

Chambre des Représentants

SESSION 1970-1971.

28 JUIN 1971

PROJET DE LOI

portant approbation
des actes internationaux suivants :

- 1) Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.) et annexes;
- 2) Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (C. I. V.) et annexes;
- 3) Protocole additionnel à ces Conventions;
- 4) Protocole concernant les contributions, aux dépenses de l'office central, des Etats parties aux conventions C. I. M. et C. I. V. du 25 février 1961,

faits à Berne le 7 février 1970.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Aperçu général.

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 adaptées à plusieurs reprises aux progrès de la technique et aux besoins économiques nouveaux.

Les conventions modifiées en 1961 ont été approuvées par la loi belge du 4 mars 1964 et sont entrées en vigueur dans tous les Etats contractants le 1^{er} janvier 1965.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1970-1971.

28 JUNI 1971

WETSONTWERP

houdende goedkeuring
van volgende internationale akten :

- 1) Internationaal verdrag betreffende het goederenvervoer per spoorweg (C. I. M.) en bijlagen;
- 2) Internationaal verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (C.I.V.) en bijlagen;
- 3) Aanvullend Protocol bij deze Verdragen;
- 4) Protocol betreffende de bijdragen, in de uitgaven van het centraal bureau, van de Staten die partij zijn bij de internationale overeenkomsten C. I. M. en C. I. V. van 25 februari 1961,

opgemaakt te Bern op 7 februari 1970.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Algemeen overzicht.

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

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

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

De in 1961 gewijzigde overeenkomsten werden goedgekeurd door de Belgische wet van 4 maart 1964 en zijn in werking getreden voor alle overeenkomstsluitende Staten op 1 januari 1965.

Aux termes des dispositions des articles 69 (C. I. M.) et 68 (C. I. V.), le Gouvernement suisse a convoqué les délégués des Etats contractants, en vue de la revision des deux conventions, au plus tard cinq ans après leur mise en vigueur.

La 7^e conférence eut lieu à Berne du 2 au 7 février 1970. 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.

Les délégations officielles des 30 Etats 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 7^e Conférence a examiné de nombreuses propositions gouvernementales dont certaines s'inspiraient de suggestions faites par les Unions ferroviaires représentant les transporteurs et par les organisations représentant les usagers; le fait que ces groupements en étaient arrivés à des suggestions communes pour plusieurs points importants a grandement facilité le travail des Commissions préliminaires et de la Conférence elle-même.

A l'actif de cette Conférence peut être mise principalement la décision de soumettre de nombreux nouveaux articles des Conventions à la procédure de revision accélérée, ce qui contribuera à une adaptation plus souple et plus rapide de ces Conventions aux besoins pratiques.

A souligner également que la Conférence a admis l'inscription dans le Protocole additionnel de la réserve ci-après, destinée à tenir compte de la situation particulière des Etats de la Communauté économique européenne :

« Les dispositions des Conventions C. I. M. et C. I. V. ne pourront prévaloir contre celles que certains Etats seront amenés à prendre, dans le trafic entre eux, en application de certains Traités tels que les Traités relatifs à la Communauté européenne du charbon et de l'acier et à la Communauté économique européenne. »

La Conférence a renoncé à reprendre dans son Protocole additionnel le chapitre I du Protocole additionnel actuellement en vigueur qui règle la participation des chemins de fer allemands aux deux Conventions, mais elle a prié le Gouvernement suisse de « faire le nécessaire pour qu'une décision sur cette question soit prise en temps utile par les Etats contractants, compte tenu des délibérations de la Conférence ».

Il y a aussi lieu de relever que la Conférence a approuvé une proposition du Comité administratif visant à mettre l'Office central en mesure d'accomplir l'ensemble de ses tâches, en lui accordant les moyens financiers nécessaires; les contributions des Etats, fixées depuis 1928 sur la base de F-or 1,40 pour la C. I. M. et 0,80 F-or pour la C. I. V. par kilomètre de lignes inscrites et majorées de F-or 0,45 en 1964 pourront être augmentées graduellement, en fonction des nécessités budgétaires de l'Office central de Berne, pour atteindre au maximum 2,60 F-or par km pour la C. I. M. et 2 F-or pour la C. I. V.

Le franc-or dont question dans ces Conventions est le franc-Germinal. Il a actuellement une valeur de 16,334647 FB.

Overeenkomstig de artikelen 69 (C. I. M.) en 68 (C. I. V.) heeft de Zwitserse Regering de afgevaardigden van de overeenkomstsluitende Partijen bijeengeroepen met het oog op de herziening van beide overeenkomsten, ten laatste vijf jaar na de inwerkingtreding ervan.

De 7^{de} conferentie had plaats te Bern van 2 tot 7 februari 1970. Zij was met zorg voorbereid door het Centraal Bureau van het Internationaal Vervoer over de spoorweg, een organisatie opgericht om de uitvoering van deze overeenkomsten te vergemakkelijken en te bewerkstelligen.

De officiële afvaardigingen van de 30 overeenkomstsluitende Staten hebben aan de werkzaamheden van die conferentie deelgenomen, alsmede — echter met raadgevende stem — de vertegenwoordigers van de internationale regeringsinstellingen die zich bezighouden met de vervoerproblemen en de internationale niet gouvernementele instellingen, die de spoorwegen en de verschillende categorieën van gebruikers groeperen.

Deze 7^{de} Conferentie heeft een onderzoek gewijd aan een groot aantal regeringsvoorstellen, waarvan sommige ingegeven waren door voorstellen van de spoorwegverenigingen die de vervoerders vertegenwoordigen en van organisaties die de gebruikers vertegenwoordigen en het feit dat die groeperingen tot gemeenschappelijke voorstellen waren gekomen voor verscheidene belangrijke punten, heeft het werk van de voorbereidende Commissies en van de Conferentie zelf aanzienlijk vergemakkelijkt.

Het voornaamste resultaat van deze Conferentie is zeker en vast het besluit om veel nieuwe artikelen van de overeenkomsten aan een versnelde herziening te onderwerpen wat zal bijdragen tot een soepeler en snellere aanpassing van de overeenkomsten aan de praktische behoeften.

Op te merken valt eveneens dat de Conferentie aanvaard heeft dat in het Aanvullend Protocol het volgende voorbehoud opgenomen wordt, dat bedoeld is om rekening te houden met de bijzondere toestand van de Staten van de Europese Economische Gemeenschap.

« De bepalingen van de overeenkomsten C. I. M. en C. I. V. mogen niet gesteld worden boven deze, welke sommige Staten nemen voor het verkeer tussen hen, ter uitvoering van sommige verdragen zoals onder meer de Verdragen van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal en van de Europese Economische Gemeenschap. »

De Conferentie heeft ervan afgezien in haar Aanvullend Protocol hoofdstuk I van het thans van kracht zijnde Aanvullend Protocol op te nemen, dat de deelneming van de Duitse spoorwegen aan de twee overeenkomsten regelt; wel heeft zij de Zwitserse regering verzocht « het nodige te doen opdat te gelegener tijd een beslissing over dit vraagstuk door de overeenkomstsluitende Partijen genomen wordt rekening houdend met de beslissingen van de Conferentie ».

Verder dient te worden opgemerkt dat de Conferentie een voorstel van het administratief comité heeft goedgekeurd, ten einde het Centraal Bureau in staat te stellen zijn taak volledig te vervullen, door het de nodige financiële middelen te verschaffen. De bijdragen van de Staten, sinds 1928 vastgesteld op 1,40 goudfrank voor de C. I. M. en op 0,80 goudfrank voor de C. I. V. per kilometer ingeschreven lijnen en sedert 1964 verhoogd met 0,45 goudfrank, kunnen trapsgewijze verhoogd worden volgens de budgettaire noodwendigheden van het Centraal Bureau te Bern. Het maximumbedrag is evenwel vastgesteld op 2,60 goudfrank per km voor de C. I. M. en 2 goudfrank voor de C. I. V.

De goudfrank waarvan in deze Overeenkomsten gewag gemaakt wordt, is de Germinalfrank. Op dit ogenblik heeft hij de waarde van 16,334647 BF.

Enfin, la Conférence a fixé la composition du Comité administratif pour la prochaine période quinquennale. Le nouveau Comité administratif, qui entrera en fonction le 1^{er} mars 1971, sera composé de représentants de onze pays, parmi lesquels figure la Belgique.

Examen des modifications les plus importantes :

a) C. I. M.

Art. 6. Teneur et forme de la lettre de voiture.

Cet article est modifié dans le sens que la forme de la lettre de voiture n'est plus prescrite dans la C. I. M. même et que le modèle de lettre de voiture n'est plus joint à la Convention; il appartiendra aux chemins de fer d'élaborer ce modèle. A noter que le modèle du document de transport n'est pas fixé dans les Conventions relatives au trafic routier ou aérien non plus. Les chemins de fer devront toutefois communiquer à l'Office Central de Berne les modifications décidées par rapport au modèle de lettre de voiture. L'Office portera ces modifications à la connaissance des Gouvernements qui pourront y faire opposition si nécessaire.

Une autre modification de cet article permettra d'utiliser une seule lettre de voiture pour l'acheminement de trains complets, ce qui constitue une simplification notable.

Art. 7. Responsabilité pour les énonciations de la lettre de voiture. Mesure à prendre en cas de surcharge. — Surtaxe.

La réglementation des surtaxes a été simplifiée; la surtaxe de cinq fois le prix du transport pour le poids en excédent sur la limite de charge a été réduite à 15 F par 100 kg en excédent, ce qui est un allègement pour l'usager; en outre aucune surtaxe ne sera perçue lorsque le chemin de fer n'a ni publié, ni indiqué à l'expéditeur la limite de charge d'une manière qui lui permette de l'observer.

Art. 8. Conclusion du contrat de transport — Duplicata de la lettre de voiture.

Le paragraphe 4 a été complété par un alinéa 2 disposant que le chemin de fer n'est pas responsable du poids ou de la quantité des marchandises énoncées dans la lettre de voiture lorsque les différences relatives au poids ou au nombre ne sont que fictives ou ne peuvent être attribuées qu'à une erreur manifeste lors du pesage ou du comptage.

Art. 11. Délais de livraison.

Les délais de livraison restent inchangés pour les envois de détail mais sont abrégés pour les wagons complets; cette distinction n'existait pas jusqu'à présent. Le délai d'expédition est inchangé : 12 heures. Le délai de transport pour les premiers 300 km est également inchangé : 300 km par 24 heures mais pour les fractions indivisibles suivantes, la distance par 24 heures devient de 400 km au lieu de 300 km en grande vitesse; en petite vitesse, le délai d'expédition reste de 24 heures; le délai de transport pour les premiers 200 km reste de 24 h. mais par tranches suivantes de 24 h., la distance devient 300 km au lieu de 200 km.

Ten slotte heeft de Conferentie de samenstelling vastgesteld van het administratief comité voor de komende vijf jaar. Dit nieuwe administratief comité, dat op 1 maart 1971 in werking treedt, zal samengesteld zijn uit vertegenwoordigers van elf landen, waaronder België.

Onderzoek van de voornaamste wijzigingen :

a) C. I. M.

Art. 6. Inhoud en vorm van de vrachtbrief.

Dit artikel is gewijzigd en wel zo, dat de vorm van de vrachtbrief niet meer door het C. I. M. zelf wordt voorgeschreven en dat geen modelvrachtbrief bij het Verdrag meer gevoegd is; de spoorwegen moeten dit model opmaken. Er dient opgemerkt dat er ook geen model van vervoerdocument meer vastgesteld is in de Overeenkomsten betreffende het weg- en luchtvervoer. De spoorwegen moeten nochtans aan het Centraal Bureau te Bern de wijzigingen mededelen die zij besluiten aan de vrachtbrief aan te brengen. Het Bureau brengt deze wijzigingen ter kennis van de Regeringen die eventueel hiertegen verzet kunnen aantekenen.

Dank zij een andere wijziging aan dit artikel wordt het mogelijk één enkele vrachtbrief te gebruiken voor de verzending van volledige treinen, wat stellig een grote vereenvoudiging is.

Art. 7. Aansprakelijkheid voor de vermeldingen op de vrachtbrief. Maatregelen te nemen bij overbelasting. — Boete.

De reglementering inzake boeten werd vereenvoudigd, de boete van vijfmaal de vrachtprijs voor het gewicht boven het maximumdraagvermogen werd teruggbracht tot 15 F per 100 kg overgewicht, wat voor de gebruiker een verlichting betekent, verder zal geen boete opgelegd worden, wanneer de spoorweg het maximumdraagvermogen niet zodanig heeft bekend gemaakt of aangeduid, dat de verzender het kan in acht nemen.

Art. 8. Sluiten van het vervoercontract — Duplicaat vrachtbrief.

De vierde paragraaf werd aangevuld met een tweede lid, dat bepaalt dat de spoorwegmaatschappij niet aansprakelijk is voor het gewicht of de hoeveelheid van de goederen opgegeven in de vrachtbrief wanneer de verschillen betreffende het gewicht of het aantal fictief zijn of slechts kunnen geweten worden aan een klaarblijkelijke vergissing bij de weging of de telling.

Art. 11. Leveringstermijnen.

De leveringstermijnen blijven ongewijzigd voor stukgoed, maar worden ingekort voor wagenladingen; dit onderscheid bestond tot hiertoe niet. De verzendingstermijn blijft behouden : 12 uur. De termijn voor het vervoer over de eerste 300 km blijft eveneens ongewijzigd : 300 km per 24 uur, maar voor de volgende ondeelbare fracties wordt de afstand per 24 uur 400 km in plaats van 300 km voor ijsgoed; voor vrachtgoed blijft de verzendingstermijn 24 uur; de termijn voor het vervoer blijft 24 uur voor de eerste 200 km, maar voor de volgende fracties van 24 uur wordt de afstand 300 km inplaats van 200 km.

Parmi les causes de délais supplémentaires admissibles, l'article 11 citera « une ligne ou un réseau non équipé pour le traitement rapide des envois ». Cette adjonction a été demandée par certains États en voie de développement.

Une nouvelle cause de prolongement du délai de livraison sera le transbordement ou la rectification d'un chargement défectueux effectué par l'expéditeur.

Enfin, le samedi devient un jour de suspension du délai de livraison en trafic international lorsque la même suspension existe en trafic intérieur dans le pays en question.

Art. 12. Etat, emballage et marquage de la marchandise.

Le nouveau texte prévoit que dans tous les cas l'adresse du destinataire soit marquée sur le colis ou sur une étiquette agréée par le chemin de fer; précédemment, cette indication pouvait être remplacée par une marque ou un numéro. Cette nouvelle disposition permettra d'accélérer les manutentions.

Art. 15. Formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives.

Suivant le texte actuel, les intéressés qui assistent aux opérations ne peuvent pas payer les droits, seuls ceux qui accomplissent eux-mêmes les formalités peuvent les payer. Suivant le nouveau texte les intéressés pourront payer les droits dans les deux cas.

Art. 16. — Livraison.

Cet article a été complété dans le sens qui, non seulement les lois et règlements mais également les contrats avec le destinataire peuvent déterminer si le chemin de fer a le droit de remettre la marchandise au destinataire ailleurs qu'à la gare destinataire, et ce, non uniquement, à son domicile, comme c'était le cas jusqu'à présent, mais également sur un embranchement particulier ou dans un dépôt du chemin de fer.

Art. 17. Paiement des frais.

A la demande de la Belgique le nouveau texte précise que la taxe à la valeur ajoutée est considérée comme une catégorie séparée. Elle ne tombera donc plus sous le concept du « montant total des droits et des autres sommes à payer à la douane », même si la taxe à la valeur ajoutée est perçue par les autorités douanières.

Cette adjonction permettra à l'expéditeur de prendre à sa charge les droits de douane que supporterait sinon le destinataire mais de laisser à la charge du destinataire la T. V. A., ce dernier pouvant la récupérer dans certains cas.

Art. 18. Rectification des perceptions.

Suivant une nouvelle disposition on négligera les montants inférieurs à 10 F or par lettre de voiture, à rembourser ou à suppléer, ce qui évitera le travail administratif pour rectifier des montants insignifiants.

Onder de redenen voor het toestaan van bijkomende termijnen vermeldt artikel 11 « een lijn of een net dat niet uitgerust is voor de snelle behandeling van de zendingen ». Deze aanvulling werd gevraagd door sommige Ontwikkelingslanden.

Een nieuwe reden voor de verlenging van de leveringstermijn is de overlading of de rechtzetting van een gebrekkige lading door de verzender uitgevoerd.

Tenslotte is de leveringstermijn geschorst op zaterdag voor het internationaal verkeer, indien zulks ook het geval is voor het binnenlands verkeer in het betrokken land.

Art. 12. Toestand, verpakking en merken van de goederen.

De nieuwe tekst schrijft voor dat in ieder geval het adres van de geadresseerde moet vermeld staan op de colli of op een etiket door de spoorwegen goedgekeurd; voorheen mocht deze vermelding vervangen worden door een merk of een nummer. Door deze nieuwe bepaling zal de behandeling kunnen bespoedigd worden.

Art. 15. Douane- en andere ambtelijke formaliteiten.

Volgens de huidige tekst mogen de betrokkenen, die de verrichtingen bijwonen, de rechten niet betalen; alleen zij die zelf de formaliteiten vervullen mogen ze betalen. Volgens de nieuwe tekst mogen de betrokkenen in beide gevallen de rechten betalen.

Art. 16. Aflevering.

Dit artikel werd derwijze aangevuld, dat niet enkel de wetten en reglementen, maar ook de overeenkomsten met de geadresseerde kunnen bepalen of de spoorwegen het recht hebben de goederen aan de geadresseerde af te geven op een andere plaats dan in het station van bestemming, en zulks niet alleen aan zijn huis, zoals dat tot hertoe het geval was, maar ook op een privaat zijspoor of in een spoorwegstapplaats.

Art. 17. Betaling van de kosten.

Op verzoek van België werd in de nieuwe tekst nader bepaald dat de belasting op de toegevoegde waarde als een afzonderlijke groep wordt beschouwd. Zij zal dus niet meer vallen onder het begrip « totale rechten en andere sommen te betalen aan de douane », zelfs al wordt de belasting op de toegevoegde waarde geïnd door de douaneautoriteiten.

Deze aanvulling zal het de verzender mogelijk maken de douanerechten op zich te nemen die anders door de geadresseerde gedragen worden, maar de B. T. W. ten laste te laten van de geadresseerde, die ze in sommige gevallen kan verhalen.

Art. 18. Verbetering van de inningen.

Volgens een nieuwe bepaling zullen bedragen kleiner dan 10 goudfrank per vrachtbrief, die terug te betalen of bij te leggen zijn, verwaarloosd worden, wat het administratief werk voor het rechtzetten van onbeduidende bedragen zal voorkomen.

Art. 27. Etendue de la responsabilité.

On cite dorénavant en tant que cause d'exonération, non seulement le chargement défectueux de la marchandise, mais en outre le « chargement dans un wagon qui présente un vice apparent pour l'expéditeur ».

Art. 31. Montant de l'indemnité en cas de perte de la marchandise.

L'indemnité maximum pour perte de marchandise est actuellement de 100 F le kilogramme; les montants fixés dans les Conventions relatives aux trafics routier et aérien étant de loin inférieur, cette indemnité a été réduite à 50 F.

Art. 34. Montant de l'indemnité pour dépassement du délai de livraison.

Une indemnité pour dépassement du délai de livraison, sans preuve du dommage, ne devra être payée que lorsque le délai est dépassé de plus de 48 heures; en outre le montant de l'indemnité n'est, dans ce cas que d'un dixième du prix du transport et au maximum de 50 F par envoi.

Le texte en vigueur ne connaît pas ce délai de 48 heures; le maximum actuel est de un quart du prix du transport. Ces modifications sont justifiées du fait que les Conventions aérienne et routière ne connaissent pas d'indemnité lorsqu'il n'y a pas dommage.

Art. 38. Intérêts de l'indemnité. Restitution des indemnités.

Suivant une adjonction, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective des pièces justificatives si l'ayant droit ne remet pas au chemin de fer, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation de sa réclamation.

Art. 41. Réclamations administratives.

Cet article a été complété par une disposition prescrivant que l'expéditeur qui n'est pas en mesure de présenter le duplicata de la lettre de voiture ne peut introduire de réclamation qu'avec l'autorisation du destinataire ou s'il apporte la preuve que celui-ci a refusé la marchandise.

Art. 59. Liste des lignes soumises à la Convention.

Une nouvelle disposition oblige l'Office Central de publier les listes des lignes; juridiquement l'office n'était chargé, jusqu'à présent, que d'établir et de tenir à jour ces listes.

Art. 60. Dispositions spéciales à certains transports. Dispositions complémentaires.

Afin de faciliter la mécanisation de l'expédition et de la comptabilisation, une nouvelle clause permet de déroger à certaines prescriptions, pour les transports sous le couvert de lettres de voiture ne servant pas de document de taxation et de facturation.

Art. 27. Omvang van de aansprakelijkheid.

Als reden voor vrijstelling wordt opgegeven niet alleen de gebrekkige lading van de goederen, maar ook « het laden in een wagon die een voor de verzender zichtbaar gebrek vertoont ».

Art. 31. Bedrag van de schadevergoeding bij verlies van het goed.

De maximumvergoeding bij verlies van de goederen bedraagt op dit ogenblik 100 F per kilogram; daar de bedragen vastgesteld in de Verdragen betreffende het weg- en het luchtvervoer aanzienlijk lager zijn, werd deze vergoeding tot 50 F teruggebracht.

Art. 34. Bedrag van de schadevergoeding wegens overschrijding van de leveringstermijn.

Een vergoeding wegens overschrijding van de leveringsstermijn, zonder bewijs van de schade, moet pas betaald worden als de termijn meer dan 48 uur overschreden werd; bovendien bedraagt de vergoeding in dit geval slechts een tiende van de vrachtprijs met een maximum van 50 F per zending.

De van kracht zijnde tekst kent deze termijn van 48 uur niet; het huidige maximum bedraagt een vierde van de vrachtprijs. Deze wijzigingen zijn gerechtvaardigd doordat de verdragen voor lucht- en wegvervoer niet voorzien in enige schadevergoeding, als er geen schade is.

Art. 38. Rente over het bedrag der schadevergoeding. Terugbetaling van schadevergoeding.

Volgens een bijvoeging lopen de interesten niet tussen het verstrijken van de vastgestelde termijn en de werkelijke overlegging van de verantwoordingsstukken, zo de rechthebbende binnen een hem opgelegde redelijke termijn aan de spoorweg niet de verantwoordingsstukken voorlegt, die nodig zijn voor de afhandeling van zijn klacht.

Art. 41. Administratieve klachten.

Dit artikel werd aangevuld met een beschikking waarbij de verzender, die niet bij machte is de duplicaat-vrachtbrief voor te leggen, geen klacht mag indienen dan met de instemming van de geadresseerde of zo hij het bewijs levert dat deze laatste de goederen geweigerd heeft.

Art. 59. — Lijst van de aan de Overeenkomst onderworpen lijnen.

Een nieuwe bepaling verplicht het Centraal Bureau de lijsten der lijnen te publiceren; tot op heden was juridisch gesproken het Bureau slechts belast met het opmaken en bijhouden van deze lijsten.

Art. 60. Bijzondere bepalingen voor sommige vervoeren. Aanvullende bepalingen.

Teneinde de mechanisatie van de verzending en van de boekhouding te vergemakkelijken, verleent een nieuwe bepaling de toelating af te wijken van bepaalde voorschriften voor de verzendingen met een vrachtbrief, die geen taxe of factuur vertegenwoordigt.

Art. 66.

Afin d'accélérer la ratification et la mise en vigueur des Conventions, cet article disposera que le Gouvernement suisse se mettra en rapport avec les Gouvernements à l'effet d'examiner la possibilité de mettre les Conventions en vigueur, non seulement lorsqu'elle aura été ratifiée par 15 Etats, mais dans tous les cas un an au plus tard après la signature.

Art. 69.

De nombreux nouveaux articles sont soumis à la revision accélérée. Compte tenu de cette augmentation on allonge toutefois les délais valables pour l'adoption des décisions des Commissions de Révision (quatre mois au lieu de trois) et pour la mise en vigueur des décisions (huit mois au lieu de six).

*Annexes à la Convention.**I. Règlement international concernant le transport de marchandises dangereuses par Chemins de fer (R. I. D.).*

Cette annexe est reprise, lors de la mise en vigueur de la nouvelle Convention en tant que partie intégrante de cette Convention avec le texte valable à cette date, ce texte est en effet soumis à une procédure de revision spéciale.

II. Règlement relatif à l'Office Central des Transports Internationaux par Chemins de fer.

Conformément à l'article 1, le Comité administratif de l'Office Central est nommé pour une période quinquennale. Vu que cette période ne se termine pas toujours à l'époque à laquelle se tient une Conférence de revision et que le rapport de ce Comité doit renseigner cette Conférence au sujet de son activité, l'article premier a été modifié dans le sens que le Comité adressera à chaque Conférence diplomatique chargée de déterminer sa composition, un rapport sur l'ensemble de son activité.

Compte tenu du renchérissement continu du coût de la vie en Suisse, il n'est plus apparu possible de fixer dans la nouvelle Convention, des montants maxima par kilomètre pour la participation des Etats contractants, aux frais de l'Office Central.

Pour cette raison, l'article 2 du Règlement ne fixera plus de montant; il appartiendra, au contraire, aux Conférences diplomatiques suivantes, chargées de déterminer la composition du Comité administratif, de fixer ce montant maximum pour des périodes de cinq ans.

Annexe III. Statut relatif à la Commission de revision et aux Commissions d'experts.

Etant donné qu'à l'avenir un nombre plus élevé d'articles de la Convention sera soumis à la procédure de revision accélérée, il a été prévu à l'article 6 de ce statut que les Commissions de Revision ne seront valablement constituées que lorsque la moitié des Etats contractants sont représentés. Pour les Commissions d'experts, on a maintenu le quorum du tiers des Etats contractants.

Art. 66.

Ten einde de bekrachtiging en de inwerkingstelling van de Overeenkomsten te bespoedigen, bepaalt dit artikel dat de Zwitserse regering met de Regeringen contact zal opnemen teneinde de mogelijkheid te onderzoeken de Verdragen in werking te doen treden, niet alleen nadat zij door 15 Staten zal bekrachtigd zijn, maar in al de gevallen, ten laatste één jaar na ondertekening.

Art. 69.

Veel nieuwe artikelen worden onderworpen aan de versnelde herziening. Rekening houdend met deze uitbreiding worden de geldige termijnen voor de aanneming van de beslissingen van de Herzieningscommissies evenwel verlengd (vier maanden in plaats van drie), alsmede het in toepassing brengen van de beslissingen (acht maanden in plaats van zes).

*Bijlagen van het Verdrag.**I. Internationaal Reglement voor het vervoer van gevaarlijke goederen per spoorweg (R. I. D.).*

Deze bijlage wordt bij de inwerkingtreding van het nieuwe Verdrag als integrerend deel van dit Verdrag opgenomen met de tekst die op die datum van kracht is, deze tekst is inderdaad onderworpen aan een speciale herzieningsprocedure.

II. Reglement betreffende het Centraal Bureau voor het internationaal vervoer per spoorweg.

Overeenkomstig artikel 1 wordt de Commissie van Beheer van het Centraal Bureau benoemd voor een periode van vijf jaar. Aangezien het einde van deze periode niet steeds samenvalt met het tijdstip waarop een Herzieningsconferentie gehouden wordt en het verslag van deze Commissie de Conferentie over haar activiteiten moet inlichten werd het artikel 1 zodanig gewijzigd dat de Commissie aan elke diplomatieke Conferentie belast met het bepalen van haar samenstelling, over al haar werkzaamheden verslag zal uitbrengen.

Rekening houdend met de voortdurende stijging van de levensduurte in Zwitserland, is het niet meer mogelijk gebleken in de nieuwe Overeenkomst maximumbedragen per kilometer te bepalen voor de bijdragen van de Verdragsluitende Staten in de kosten van het Centraal Bureau.

Daarom bepaalt artikel 2 van het Reglement geen bedragen meer; de volgende diplomatieke conferenties, die ermee belast zijn de samenstelling van de Commissie van Beheer te bepalen, zullen dit maximumbedrag echter voor een periode van vijf jaar vastleggen.

III. — Statuut van de Herzieningscommissie en de Commissies van deskundigen.

Omdat in de toekomst een groter aantal artikelen van het Verdrag zal onderworpen zijn aan de procedure van de versnelde herziening, werd in artikel 6 van dat statuut bepaald dat de Herzieningscommissies slechts geldig samengesteld zullen zijn, wanneer de helft van de Verdragsluitende Staten vertegenwoordigd zijn. Voor de Commissies van deskundigen werd het quorum behouden op een derde van de Verdragsluitende partijen.

Le mode de vote, réglé jusqu'ici à l'article 9 s'est révélé insatisfaisant parce que les absences ont une trop grande influence.

Pour éliminer cet inconvénient, une nouvelle règle a été reprise à cet article aux termes de laquelle une proposition est adoptée si le nombre de voix positives est d'au moins un tiers des États représentés à la Commission et s'il est supérieur au nombre de voix négatives.

Annexe IV. Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (R. I. P.).

Annexe V. — Règlement international concernant le transport des containers (R. I. C. O.).

Annexe VI. Règlement international concernant le transport des colis express (R. I. Ex.).

Les annexes IV, V et VI, soumises à la procédure de révision simplifiée sont, au moment de l'entrée en vigueur de la nouvelle C. I. M., reprises en tant que parties intégrantes de la nouvelle C. I. M. avec la teneur qui est valable à cette date.

Annexe VII. Règlement d'arbitrage.

Cette annexe n'a subi aucune modification.

b) C. I. V.

Remarque préliminaire.

Certaines modifications sont parallèles dans les deux Conventions C. I. M. et C. I. V.; dans ces cas, le présent exposé des motifs n'en fait pas état dans le commentaire relatif à la C. I. V., mais uniquement sous le chapitre C. I. M. qui revêt un intérêt économique plus important.

Art. 7. Durée de validité des billets, arrêts aux gares intermédiaires. Utilisation des places.

Dans ce nouvel article, ont été condensées les dispositions figurant actuellement dans les articles 7, 8 et 9. Elles ont, en outre été simplifiées par un renvoi aux tarifs; on a estimé que les détails ne devaient pas être réglés dans la C. I. V.

Art. 12 Trains — Horaires.

La disposition du § 2 a été simplifiée. Il est prévu dorénavant que les chemins de fer sont tenus de porter de manière appropriée à la connaissance du public l'horaire des trains transportant les voyageurs. Cette simplification est motivée par le fait qu'il convient de laisser aux chemins de fer, qui y ont d'ailleurs intérêt, le soin de régler les détails de la publication des horaires.

Art. 14. Objets admis au transport.

Dans ce cas, on renvoie également aux tarifs internationaux.

De wijze van stemmen tot nog toe geregeld in artikel 9 is onbevredigend gebleken, omdat de onthoudingen een te grote invloed hebben.

Om dit bezwaar uit de weg te ruimen, werd in dat artikel een nieuwe regel opgenomen die bepaalt dat een voorstel aangenomen is zo het aantal stemmen voor gelijk is aan ten minste één derde van de in de Commissie vertegenwoordigde Staten en hoger is dan het aantal stemmen tegen.

IV. — Internationaal Reglement voor het vervoer van particuliere wagens (R. I. P.).

V. — Internationaal Reglement voor het vervoer van containers (R. I. C. O.).

VI. — Internationaal Reglement voor het vervoer van expresgoed (R. I. Ex.).

De bijlagen IV, V en VI, onderworpen aan de vereenvoudigde herzieningsprocedure, worden bij de inwerking-treding van de nieuwe C. I. M., als integrerend deel van de nieuwe C. I. M. opgenomen met de op dat ogenblik geldige inhoud.

VII. — Scheidsrechterlijk Reglement.

Hieraan werd geen wijziging aangebracht.

b) C. I. V.

Inleidende opmerking.

Sommige wijzigingen zijn gelijklopend in de Verdragen C. I. M. en C. I. V.; in dit geval wordt in deze memorie van toelichting hiervan geen melding gemaakt in de commentaar bij de C. I. V., maar uitsluitend onder het hoofdstuk C. I. M., die van groter economisch belang is.

Art. 7. Geldigheidsduur van de plaatsbewijzen, onderbreking van de reis in de tussenstations. Gebruik van de plaatsen.

In dit nieuwe artikel zijn de huidige bepalingen van de artikelen 7, 8 en 9 samengevat. Bovendien werden zij vereenvoudigd door een verwijzing naar de tarieven; er werd geoordeeld dat details niet in de C. I. V. hoefden geregeld te worden.

Art. 12. Treinen — Dienstregelingen.

Het bepaalde in het tweede lid werd vereenvoudigd. Voortaan moeten de spoorwegen de dienstregeling voor de reizigerstreinen op een geschikte wijze aan het publiek ter kennis brengen. Deze vereenvoudiging is verantwoord door het feit dat het past de spoorwegen zelf, die er trouwens belang bij hebben, de details te laten regelen van de bekendmaking van de dienstregelingen.

Art. 14. Tot het vervoer toegelaten voorwerpen.

In dit geval wordt ook verwezen naar de internationale tariefregeling.

Art. 16. Responsabilité du voyageur en ce qui concerne les bagages. Surtaxes.

Toujours dans le but d'expurger la C. I. V. de dispositions de détail, le montant de la surtaxe due en cas d'infraction aux dispositions concernant les objets admis au transport sera à l'avenir fixé par les tarifs internationaux.

Art. 17. Emballage et conditionnement des bagages.

Les bagages devront porter à l'avenir en plus de l'indication de la gare de destination, celle relative au pays de destination. Il est en outre précisé que les chemins de fer ont le droit de refuser les colis ne portant pas les indications prescrites.

Art. 19. Bulletin de bagages.

La nouvelle teneur de cet article laisse aux tarifs ou aux accords entre chemins de fer le soin de régler la forme du bulletin de bagages, tout en continuant d'indiquer les mentions que ce bulletin doit comporter.

Art. 20. Livraison.

La livraison des bagages a lieu contre remise du bulletin de bagages et, fait nouveau, le cas échéant, contre paiement des frais qui grèvent l'envoi.

Le texte a été complété pour que soit formulé clairement le principe que le chemin de fer est tenu de vérifier les bagages à la gare de destination chaque fois que le voyageur le demande, lorsque celui-ci fait valoir que les bagages ont subi un dommage avant la réception à la gare de destination.

Art. 23. Restitutions et paiements supplémentaires.

Les tarifs internationaux fixent dorénavant les modalités d'exécution en cette matière et notamment les pièces à produire pour obtenir des remboursements.

*c) Protocole additionnel
aux Conventions C. I. M. et C. I. V.*

Le nouveau chapitre III prévoit que les dispositions des Conventions ne pourront prévaloir contre celles que certains Etats seront amenés à prendre, pour le trafic entre eux, en application de certains Traités; le texte cite les Traités de Rome et de Paris.

Ce texte remplace, en l'étendant, une réserve française analogue figurant dans le protocole additionnel actuellement en vigueur. Il permet aux Etats membres de la Communauté européenne de se conformer aux dispositions arrêtées dans le cadre de la politique commune des transports.

*d) Protocole concernant les contributions aux dépenses
de l'Office central des Etats parties aux Conventions.*

Ce texte est fondé sur la considération que les taux kilométriques maxima fixés précédemment pour calculer les parts contributives des Etats aux dépenses de l'Office cen-

Art. 16 Verantwoordelijkheid van de reiziger voor zijn bagage. Boeten.

Steeds met het doel de C. I. V. te verlossen van detail-regelingen zal voortaan het bedrag van de boete verschuldigd voor een inbreuk op de bepalingen betreffende de ten vervoer toegelaten voorwerpen in de internationale tarief-regeling vastgesteld worden.

Art. 17. Verpakking en deugdelijkheid van de bagage.

De bagage zal in de toekomst, behoudens de aanduiding van het station van bestemming, ook dat van het land van bestemming moeten dragen. Bovendien wordt bepaald dat de spoorwegen het recht hebben colli die de voorgeschreven aanduidingen niet dragen, te weigeren.

Art. 19. Bagagebiljet.

Dit artikel is zo opgevat, dat de vorm van het bagagebiljet wordt vastgesteld in de tariefregeling of de akkoorden tussen de spoorwegen, terwijl het tevens verder de gegevens vermeldt die op het biljet moeten voorkomen.

Art. 20. Aflevering.

De aflevering van de bagage geschiedt tegen afgifte van het bagagebiljet en, nieuw feit, in voorkomend geval, tegen betaling van de kosten die aan de verzending verbonden zijn.

De tekst werd zodanig aangevuld, dat duidelijk het principe wordt uitgedrukt volgens hetwelk de spoorwegen de bagage moeten nazien in het station van bestemming telkens als de reiziger dit vraagt, als hij aanvoert dat de bagage beschadigd werd vóór de ontvangst in het station van bestemming.

Art. 23. Terugbetalingen en bijkomende betalingen.

Er wordt voortaan verwezen naar de internationale tarieven, voor de uitvoeringsmodaliteiten, inzonderheid wat betreft de bewijsstukken die moeten worden voorgelegd om terugbetalingen te verkrijgen.

*c) Aanvullend Protocol
tot de Verdragen C. I. M. en C. I. V.*

Het nieuwe hoofdstuk III voorziet dat de bepalingen van de Overeenkomsten geen voorrang kunnen hebben op die welke sommige Staten zouden nemen voor het verkeer tussen hen, ter uitvoering van sommige Verdragen; in de tekst worden de verdragen van Rome en Parijs vermeld.

Deze tekst vervangt en verruimt tevens een gelijkaardig Frans voorbehoud dat voorkomt in het aanvullend Protocol dat thans van kracht is. Het geeft de Lid-Staten van de Europese Gemeenschap de gelegenheid zich te richten naar de beschikkingen uitgevaardigd in het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid.

*d) Protocol betreffende de bijdragen in de uitgaven
van het Centraal Bureau van de Staten,
partijen bij de Overeenkomsten.*

De tekst is gebaseerd op de overweging dat de voorheen vastgestelde maximum kilometervergoedingen voor de berekening van het respectieve aandeel van iedere Staat in de

trale ne suffisent plus à couvrir les frais d'administration de cet organisme.

Pour cette raison il est décidé de prévoir une nouvelle contribution complémentaire annuelle de franc-or 1,20 par kilomètre pour la C. I. M. et la C. I. V.

Ce supplément s'ajoute aux montants initiaux fixés en 1928 de F or 1,40 pour la C. I. M. et de F or 0,80 pour la C. I. V.

Une Conférence diplomatique tenue à Berne en avril 1964 avait déjà décidé un complément de F or 0,45 par kilomètre pour les deux Conventions, mais ce, en attendant la décision de la 7^e Conférence de revision ordinaire.

Le nouveau maximum devient donc de F or 2,60 pour la C. I. M. et F or 2,00 pour la C. I. V.; il est fixé pour une période de cinq ans et il est prévu qu'il ne sera atteint que graduellement.

Pour gouverner, la contribution belge actuelle est de l'ordre de 250 000 FB. Compte tenu des nouveaux taux maxima, elle pourrait atteindre, graduellement, d'ici cinq ans environ 370 000 FB, soit une augmentation de 120 000 FB.

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

Le Ministre des Affaires étrangères,

P. HARMEL.

Le Ministre du Commerce extérieur,

H. FAYAT.

Le Ministre des Communications,

A. BERTRAND.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 27 mai 1971, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation des actes internationaux suivants :

- 1) convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.) et annexes;
- 2) convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (C. I. V.) et annexes;
- 3) protocole additionnel à ces conventions;

uitgaven van het Centraal Bureau niet meer volstaan om de administratiekosten van dit organisme te dekken.

Daarom werd besloten een nieuwe bijkomende jaarlijkse bijdrage van 1,20 goudfrank per kilometer vast te stellen voor de C. I. M. en de C. I. V.

Dit supplement komt bij de in 1928 oorspronkelijke vastgestelde bedragen van 1,40 goudfrank voor de C. I. M. en 0,80 goudfrank voor de C. I. V.

Een diplomatieke conferentie te Bern gehouden in april 1964 had reeds besloten tot een bijkomende bijdrage van 0,45 goudfrank per kilometer voor de twee Overeenkomsten, in afwachting echter van de beslissing van de 7^{de} gewone Herzieningsconferentie.

Het nieuwe maximum wordt dus 2,60 goudfrank voor de C. I. M. en 2 goudfrank voor de C. I. V.; het wordt vastgelegd voor een periode van vijf jaar en er is bepaald dat het slechts trapsgewijze zal bereikt worden.

Tot nazicht diene dat de Belgische bijdrage op dit ogenblik 250 000 BF bedraagt. Rekening houdend met de nieuwe maximumbedragen zou dit binnen vijf jaar geleidelijk ongeveer 370 000 BF kunnen belopen, zegge een verhoging van 120 000 BF.

Wij hebben de eer U in het volste vertrouwen het wetsontwerp houdend goedkeuring van de nieuwe Verdragen en de desbetreffende Protocollen ter beraadslaging voor te leggen.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

P. HARMEL.

De Minister van Buitenlandse Handel,

H. FAYAT.

De Minister van Verkeerswezen,

A. BERTRAND.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 27^e mei 1971 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van volgende internationale akten :

- 1) internationaal verdrag betreffende het goederenvervoer per spoorweg (C. I. M.) en bijlagen;
- 2) internationaal verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (C. I. V.) en bijlagen;
- 3) aanvullend protocol bij deze verdragen;

4) protocole concernant les contributions, aux dépenses de l'Office central, des Etats parties aux conventions C.I.M. et C.I.V. du 25 février 1961,

faits à Berne le 7 février 1970 », a donné le 14 juin 1971 l'avis suivant :

Le commentaire consacré à l'article 23 de la convention C.I.V. n'est pas adéquat. Alors que ce commentaire indique « qu'il a été précisé qu'en cas de non-utilisation du retour d'un billet aller-retour, le voyageur doit présenter une attestation émanant de la gare de départ du retour », on ne trouve pas, dans l'article 23, trace de cette obligation.

La chambre était composée de :

Messieurs : G. Van Bunnan, conseiller d'Etat, président,

J. Masquelin et Madame G. Ciselet, conseillers d'Etat,

P. De Visscher et M. Verschelden, assesseurs de la section de législation,

M. Jacquemijn, greffier adjoint, greffier.

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

Le rapporta été présenté par M. J. Coolen, substitut de l'auditeur général.

Le Greffier,

(s.) M. JACQUEMIJN.

Le Président,

(s.) G. VAN BUNNEN.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

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

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires étrangères, Notre Ministre du Commerce extérieur 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 :

1. Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C.I.M.) et Annexes;

2) Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemin de fer (C.I.V.) et Annexes;

4) protocol betreffende de bijdragen, in de uitgaven van het centraal bureau, van de Staten die partij zijn bij de internationale overeenkomsten C.I.M. en C.I.V. van 25 februari 1961,

opgemaakt te Bern op 7 februari 1970 », heeft de 14^e juni 1971 het volgend advies gegeven :

De commentaar op artikel 23 van het verdrag C.I.V. komt niet overeen met de tekst van dat artikel. Terwijl die commentaar zegt : « Er werd bepaald dat, bij niet gebruik van de retourstrook van een retourbiljet, de reiziger een verklaring moet overleggen van het station van vertrek van het retour », is in artikel 23 geen spoor van die verplichting te vinden.

De Kamer was samengesteld uit :

De Heren : G. Van Bunnan, staatsraad, voorzitter,

J. Masquelin en Mevrouw G. Ciselet, staatsraden,

P. De Visscher en M. Verschelden, bijzitters van de afdeling wetgeving,

M. Jacquemijn, adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer G. Van Bunnan.

Het verslag werd uitgebracht door de heer J. Coolen, substituu-
t-auditeur-generaal.

De Griffier,

(get.) M. JACQUEMIJN.

De Voorzitter,

(get.) G. VAN BUNNEN.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koning der Belges,

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

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

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN Wij :

Onze Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Buitenlandse Handel 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 :

1) Internationaal Verdrag betreffende het goederenvervoer per spoorweg (C.I.M.) en Bijlagen;

2) Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (C.I.V.) en Bijlagen;

3) Protocole additionnel à ces Conventions;
4) Protocole concernant les contributions, aux dépenses de l'Office central, des Etats parties aux Conventions C. I. M. et C. I. V. du 25 février 1961,

faits à Berne le 7 février 1970 sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 24 juin 1971.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires étrangères,

P. HARMEL.

Le Ministre du Commerce extérieur,

H. FAYAT.

Le Ministre des Communications,

A. BERTRAND.

3) Aanvullend Protocol bij deze Verdragen;
4) Protocol betreffende de bijdragen, in de uitgaven van het Centraal Bureau, van de Staten die partij zijn bij de Internationale Overeenkomsten C. I. M. en C. I. V. van 25 februari 1961,

opgemaakt te Bern op 7 februari 1970 zullen volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, op 24 juni 1971.

BOUDEWIJN.

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Buitenlandse Zaken,

P. HARMEL.

De Minister van Buitenlandse Handel,

H. FAYAT.

De Minister van Verkeerswezen,

A. BERTRAND.

12

**Convention internationale
concernant le transport des marchandises par chemins 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 février 1961, ont résolu, en conformité de l'article 69 de ladite Convention, de conclure une nouvelle Convention à cet effet, et sont convenus des articles suivants :

TITRE I

Objet et portée de la Convention

Article 1

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 établie pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste dressée 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 ne sont pas soumis à la présente Convention :

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 Etats ou 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 et entre gares de deux Etats en transit par le territoire d'un troisième Etat, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport sont exclusivement exploitées par des chemins de fer de l'un de ces trois Etats, sont soumis au droit de cet Etat, lorsque l'expéditeur, en utilisant la lettre de voiture correspondante, 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.

§ 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

(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.

**Internationaal verdrag
betreffende het goederenvervoer per spoorweg
(CIM)**

(Vertaling)

De ondergetekende Gevolmachtigden,

overtuigd van de noodzaak het Internationaal Verdrag betreffende het goederenvervoer per spoorweg, ondertekend te Bern op 25 februari 1961, te herzien, hebben overeenkomstig artikel 69 van genoemd Verdrag besloten te dien einde een nieuwe Verdrag te sluiten en zijn overeengekomen als volgt :

TITEL I

Onderwerp en werkingssfeer van het Verdrag

Artikel 1

Spoorwegen en vervoer waarop het Verdrag van toepassing is

§ 1. Dit Verdrag is, behoudens de in de volgende paragrafen genoemde uitzonderingen, van toepassing op alle goederenzendingen die ten vervoer worden aangeboden met een rechtstreekse vrachtbrief, opgesteld voor een traject, gelegen op het grondgebied van ten minste twee der Verdragsluitende Staten, welk traject uitsluitend de lijnen omvat, ingeschreven op de overeenkomstig artikel 59 opgestelde lijst.

§ 2. De zendingen waarvan het station (1) van afzending en het station van bestemming op het grondgebied van eenzelfde Staat zijn gelegen en waarbij uitsluitend voor doorvoer van het grondgebied van een andere Staat wordt gebruik gemaakt, zijn niet onderworpen aan dit Verdrag :

a) wanneer de lijnen over welke de doorvoer plaatsvindt uitsluitend worden geëxploiteerd door een spoorweg van de Staat van vertrek;

b) wanneer de lijnen over welke de doorvoer plaatsvindt niet uitsluitend door een spoorweg van de Staat van vertrek worden geëxploiteerd, doch indien de belanghebbende Staten of spoorwegen overeenkomsten hebben gesloten, krachtens welke deze zendingen niet als internationaal worden aangemerkt.

§ 3. De zendingen tussen stations van twee aangrenzende Staten en tussen stations van twee Staten in doorvoer over het grondgebied van een derde Staat zijn, indien de lijnen over welke het vervoer plaatsvindt uitsluitend worden geëxploiteerd door spoorwegen van een van deze drie Staten, onderworpen aan het recht van deze Staat, wanneer de afzender door gebruikmaking van de corresponderende vrachtbrief aanspraak maakt op toepassing van de binnenlandse reglementaire bepalingen van deze spoorwegen en wanneer de wetten en reglementen van geen der drie Staten zich daartegen verzetten.

Artikel 2

Bepalingen betreffende gecombineerd vervoer

§ 1. Behalve spoorweglijnen kunnen op de in artikel 1 genoemde lijst ook worden ingeschreven lijnen van geregeld uitgevoerde auto- of scheepvaartdiensten, die aansluiting geven op spoorwegtrajecten en waarover internationaal vervoer plaats heeft, onder voorbehoud dat zulke lijnen, voorzover zij ten minste twee Verdragsluitende Staten verbinden, slechts met de gemeenschappelijke toestemming van die Staten op de lijst kunnen worden ingeschreven.

§ 2. De ondernemingen van deze diensten of lijnen zijn onderworpen aan alle verplichtingen en genieten alle rechten die krachtens dit Verdrag voor de spoorwegen gelden, onder voor-

(1) Onder « station » worden eveneens verstaan de voor het publiek voor de uitvoering van de vervoerovereenkomst opengestelde havenkantoren van scheepvaartlijnen en kantoren van autodiensten.

dérogrations 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 fixé en application de l'article 6, § 1, de 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, leur poids ou leur conditionnement, ne se prêteraient pas au transport demandé, en raison des installations ou du matériel, ne fût-ce que l'un des chemins de fer à emprunter;
- c) les objets dont le transport est interdit, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;
- d) les matières et objets exclus du transport en vertu de l'Annexe I à la présente Convention, sous réserve des dérogations prévues à l'article 4, § 2.

Article 4

Objets admis au transport sous certaines conditions

§ 1. Sont admis au transport sous certaines conditions :

- a) les matières et objets admis au transport aux conditions de l'Annexe I à la présente Convention ou des accords et des clauses tarifaires prévus au § 2;
- b) les transports funéraires sont admis sous les conditions suivantes :
 - 1° le transport est effectué en grande vitesse;
 - 2° les frais doivent être payés par l'expéditeur;
 - 3° les remboursements et les débours ne sont pas admis;
 - 4° la lettre de voiture ne doit pas contenir la mention « en gare (bureau restant) »;
 - 5° le transport est soumis aux lois et règlements de chaque Etat, à moins qu'il ne soit régi par des Conventions spéciales entre plusieurs Etats; une escorte n'est pas nécessaire si l'expéditeur s'engage par une mention dans la lettre de voiture à faire retirer le corps dans le délai prescrit dans le pays destinataire;
- 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° ils doivent être accompagnés d'un convoyeur fourni par l'expéditeur. Un convoyeur n'est toutefois pas exigé :
 - lorsqu'il s'agit d'animaux de petite taille remis au transport dans un emballage;
 - lorsque cela est prévu dans les tarifs internationaux, ou

behoud van de afwijkingen die noodzakelijkerwijs voortvloeien uit de verschillende wijzen van vervoer. Van de bepalingen van dit Verdrag betreffende de aansprakelijkheid mag evenwel niet worden afgeweken.

§ 3. Elke Staat die een der in § 1 aangeduide diensten of lijnen op de lijst wil laten inschrijven moet de nodige maatregelen nemen, opdat de in § 2 bedoelde afwijkingen op dezelfde wijze als de tarieven worden bekendgemaakt.

§ 4. Voor internationaal vervoer, waarbij zowel van spoorwegen als van andere dan de in § 1 omschreven diensten of lijnen gebruik wordt gemaakt, kunnen de spoorwegen gemeenschappelijk met de belanghebbende vervoerondernemingen tariefbepalingen opstellen, die een van dit Verdrag afwijkende rechtsregeling bevatten, ten einde rekening te houden met de bijzonderheden van elke wijze van vervoer. Zij kunnen in dit geval het gebruik van een ander vervoerdocument voorschrijven dan is vastgesteld krachtens toepassing van artikel 6, § 1, van dit Verdrag.

Artikel 3

Van het vervoer uitgesloten voorwerpen

Van het vervoer zijn uitgesloten :

- a) voorwerpen waarvan het vervoer aan de posten is voorbehouden, ook al geldt dit slechts voor een der betrokken Staten;
- b) voorwerpen die zich door hun afmetingen, hun gewicht of hun verpakking niet leen voor het gevraagde vervoer in verband met de inrichtingen of het materieel van slechts één der bij het vervoer betrokken spoorwegen;
- c) voorwerpen, waarvan het vervoer verboden is, ook al geldt dit slechts voor één der betrokken Staten;
- d) de krachtens Bijlage I van dit Verdrag van het vervoer uitgesloten stoffen en voorwerpen, behoudens de in artikel 4, § 2 genoemde afwijkingen.

Artikel 4

Voorwaardelijk ten vervoer toegelaten goederen

§ 1. Voorwaardelijk worden ten vervoer toegelaten :

- a) de stoffen en voorwerpen toegelaten ten vervoer onder de voorwaarden van Bijlage I bij dit Verdrag of van de in § 2 bedoelde overeenkomsten of tariefbepalingen;
- b) vervoer van een stoffelijk overschot, onder de volgende voorwaarden :
 - 1° het vervoer dient als snelgoed te geschieden;
 - 2° de kosten moeten door de afzender worden betaald;
 - 3° remboursements en voorschotten zijn niet toegestaan;
 - 4° de vrachtbijlage mag niet de aanduiding « station restante » omvatten;
 - 5° het vervoer is onderworpen aan de wetten en reglementen van elke Staat, tenzij het tussen verschillende Staten door bijzondere verdragen is geregeld; een geleide is niet nodig indien de afzender door een vermelding in de vrachtbijlage op zich neemt, het lijk binnen de voorgeschreven termijn in het land van bestemming in ontvangst te laten nemen;
- c) op eigen wielen rollend spoorwagematerieel, onder voorwaarde dat een spoorweg zich ervan vergewist of het tot rijden in staat is, en dit door een opschrift op het voertuig of door een afzonderlijke verklaring bevestigt; locomotieven, tenders en motorwagens moeten bovendien worden begeleid door een door de afzender aangewezen deskundige, die in het bijzonder voor het doorsmeren moet zorgen; ander op eigen wielen rollend spoorwagematerieel dan locomotieven, tenders en motorwagens kan worden begeleid; de begeleider moet in het bijzonder voor het doorsmeren zorgen. Indien de afzender van deze bevoegdheid gebruik wil maken, moet hij dit op de vrachtbijlage vermelden;
- d) levende dieren, onder de volgende voorwaarden :
 - 1° zij moeten worden begeleid door een door de afzender aangewezen begeleider. Een begeleider wordt evenwel niet vereist :
 - wanneer het kleine dieren betreft die in een verpakking ten vervoer worden aangeboden;
 - wanneer zulks is bepaald in de internationale tarieven, of

— lorsque les chemins de fer participant au transport y ont renoncé à la demande de l'expéditeur; dans ce cas, sauf convention contraire, le chemin de fer est déchargé de sa responsabilité pour toute perte ou avarie qui résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

L'expéditeur est tenu d'indiquer dans la lettre de voiture le nombre des convoyeurs ou, si les envois ne sont pas accompagnés, d'y insérer la mention « sans convoyeur »;

2° l'expéditeur doit se conformer aux prescriptions de police vétérinaire des Etats d'expédition, de destination et de transit;

3° la lettre de voiture ne doit pas contenir la mention « en gare (bureau restant) »;

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 des 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, soit 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 remédier.

§ 2. Le chemin de fer n'est tenu d'accepter les objets dont le chargement, le transbordement ou le déchargement exigent l'emploi de moyens spéciaux que si les gares ou 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.

— wanneer de aan het vervoer deelnemende spoorwegen op verzoek van de verzender hiervan hebben afgezien; behoudens een andersluidende overeenkomst is de spoorweg in dat geval ontslagen van zijn verantwoordelijkheid voor elk verlies of elke beschadiging die voortvloeit uit een gevaar dat door het geleide had moeten worden uitgesloten.

De afzender is verplicht op de vrachtbrief het aantal begeleiders aan te geven of, indien de zendingen niet worden begeleid, er de aanduiding « zonder begeleider » op te vermelden;

2° de afzender moet zich houden aan de voorschriften van de veeartsenijkundige dienst van de Staten van afzending, bestemming en doorvoer;

3° de vrachtbrief mag niet de aanduiding « station restante » bevatten;

e) voorwerpen waarvan het vervoer, in verband met hun afmetingen, gewicht of verpakking, bijzondere moeilijkheden oplevert, gelet op de inrichtingen of het materieel van slechts één der bij het vervoer betrokken spoorwegen; deze voorwerpen worden slechts toegelaten onder voor elk geval na raadpleging van de afzender door de spoorweg vast te stellen bijzondere voorwaarden; deze voorwaarden kunnen afwijken van de door dit Verdrag vastgestelde voorschriften.

§ 2. Twee of meer Verdragsluitende Staten kunnen bij schikking overeenkomen dat bepaalde door Bijlage I bij dit Verdrag van het vervoer uitgesloten stoffen of voorwerpen onder bepaalde voorwaarden tot het internationale vervoer tussen deze Staten zullen worden toegelaten of dat de in Bijlage I aangeduide stoffen en voorwerpen zullen worden toegelaten onder minder strenge voorwaarden dan die welke in die Bijlage zijn opgenomen.

De spoorwegen kunnen ook door bepalingen in hun tarieven bepaalde door Bijlage I bij dit Verdrag van het vervoer uitgesloten stoffen of voorwerpen ten vervoer toelaten of minder strenge voorwaarden vaststellen dan die welke in Bijlage I zijn opgenomen voor de door die Bijlage voorwaardelijk ten vervoer toegelaten stoffen en voorwerpen.

De overeenkomsten en tariefbepalingen van deze aard moeten worden medegedeeld aan het Centraal Bureau voor het internationale vervoer per spoorweg.

Artikel 5

Vervoerplicht van de spoorweg

§ 1. De spoorweg is verplicht alle vervoer van goederen te bewerkstelligen volgens de bepalingen van dit Verdrag, mits :

a) de afzender de voorschriften van dit Verdrag in acht neemt;

b) het vervoer mogelijk is met de normale, aan de regelmatige behoeften van het verkeer beantwoordende middelen van vervoer;

c) het vervoer niet wordt belemmerd door omstandigheden die de spoorweg niet kan afwenden en die door zijn toedoen niet te verhelpen zijn.

§ 2. De spoorweg is slechts verplicht die voorwerpen aan te nemen, waarvan het laden, het overladen of het lossen het gebruik van bijzondere hulpmiddelen vereist, indien de stations waar deze handelingen moeten worden verricht over deze hulpmiddelen beschikken.

§ 3. De spoorweg is slechts verplicht zendingen aan te nemen, waarvan het vervoer zonder uitstel kan worden bewerkstelligd; de op het station van afzending van kracht zijnde voorschriften bepalen in welke gevallen dit station verplicht is zendingen die niet aan deze voorwaarden voldoen tijdelijk in bewaring te nemen.

§ 4. Wanneer het bevoegde gezag beslist heeft dat :

a) de dienst geheel of gedeeltelijk zal worden opgeheven of gestaakt;

b) bepaalde zendingen zullen worden uitgesloten of slechts onder bepaalde voorwaarden zullen worden toegelaten,

dan moeten de daartoe genomen maatregelen onverwijld ter kennis van het publiek en van de spoorwegen worden gebracht, deze laatste moeten op hun beurt de spoorwegen van de andere Staten inlichten met het oog op bekendmaking hunnerzijds.

§ 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.

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

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 soumise à la présente Convention une lettre de voiture dûment remplie.

Les chemins de fer fixent, pour la petite vitesse et pour la grande vitesse, le modèle de lettre de voiture, qui doit comporter un duplicata pour l'expéditeur.

En ce qui concerne les décisions des chemins de fer au sujet du modèle de la lettre de voiture, les dispositions de l'article 5, § 5, deuxième alinéa et première phrase du troisième alinéa, sont applicables par analogie.

Pour certains trafics importants ou pour certains trafics entre pays limitrophes, les tarifs peuvent prescrire l'emploi d'une lettre de voiture simplifiée, adaptée aux caractéristiques des trafics considérés.

§ 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 peuvent déterminer la langue dans laquelle doivent être rédigées les énonciations de la lettre de voiture faites par l'expéditeur. A défaut de dispositions de ce genre, les énonciations doivent être libellées dans l'une des langues officielles du pays de départ et une traduction en français, en allemand ou en italien doit être jointe, à moins que les énonciations 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 faits en caractères latins.

§ 3. Le choix du modèle de lettre de voiture blanc ou du modèle à bords 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.

§ 4. Les mentions portées sur la lettre de voiture doivent être écrites ou imprimées en caractères indélébiles. Les lettres de voiture surchargées, grattées, ou celles sur lesquelles 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.

§ 5. De spoorwegen kunnen met gemeenschappelijk goedvinden en onder voorbehoud van de toestemming van hun regeringen, besluiten het vervoer van goederen in bepaalde relaties te beperken tot bepaalde grenspunten en doorvoerlanden.

Deze maatregelen worden ter kennis gebracht van het Centraal Bureau, dat deze mededeelt aan de regeringen van de Verdragsluitende Staten. Zij worden beschouwd als te zijn aanvaard, indien binnen een termijn van één maand na de datum van de mededeling geen enkele Verdragsluitende Staat er bezwaar tegen heeft ingebracht. Ingeval er bezwaar is gemaakt roept het Centraal Bureau, indien het er niet in slaagt de geschilpunten uit de weg te ruimen, de vertegenwoordigers van de Verdragsluitende Staten bijeen.

Zodra deze maatregelen als aanvaard kunnen worden beschouwd, licht het Centraal Bureau de Verdragsluitende Staten er over in. Zij worden dan vastgelegd in speciale lijsten en bekendgemaakt op de wijze welke is voorzien voor de internationale tarieven.

Deze maatregelen treden in werking één maand na de in de derde alinea genoemde mededeling van het Centrale Bureau.

§ 6. Elke door de spoorweg op de bepalingen van dit artikel gemaakte inbreuk kan aanleiding geven tot een vordering tot vergoeding van de veroorzaakte schade.

TITEL II

De vervoerovereenkomst

HOOFDSTUK I

Vorm en voorwaarden van de vervoerovereenkomst

Artikel 6

Inhoud en vorm van de vrachtbrief

§ 1. De afzender moet voor elke onder dit Verdrag vallende internationale zending een behoorlijk ingevulde vrachtbrief aanbieden.

De spoorwegen stellen voor vrachtgoed en voor snelgoed het vrachtbriefformulier op, dat een duplicaat voor de afzender moet bevatten.

Met betrekking tot de besluiten van de spoorwegen omtrent het vrachtbriefformulier zijn de bepalingen van artikel 5, § 5, tweede alinea een eerste volzin van de derde alinea, op overeenkomstige wijze van toepassing.

Voor bepaald belangrijk vervoer of voor bepaald vervoer tussen aangrenzende landen kunnen de tarieven het gebruik van een vereenvoudigde vrachtbrief voorschrijven, die is aangepast aan de bijzonderheden van het desbetreffende vervoer.

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

De internationale tarieven kunnen de taal bepalen waarin de door de afzender in te vullen aanduidingen moeten worden gesteld. Bij gebreke van dergelijke bepalingen moeten de aanduidingen worden gesteld in een van de officiële talen van het land van vertrek en moet een vertaling in het Frans, Duits of Italiaans worden bijgevoegd, tenzij de aanduidingen zijn gesteld in een van deze talen.

De spoorweg kan eisen, dat de aanduidingen en verklaringen die door de afzender op de vrachtbrief en de bijlagen moeten worden vermeld, in Latijnse letters worden aangebracht.

§ 3. De keuze van het witte of het roodgerande vrachtbriefformulier geeft aan of het goed als vrachtgoed of als snelgoed moet worden verzonden. Een verzoek tot vervoer als snelgoed op een gedeelte van het traject en tot vervoer als vrachtgoed op een ander gedeelte is niet geoorloofd, tenzij tussen alle belanghebbende spoorwegen anders is overeengekomen.

§ 4. De op de vrachtbrief aangebrachte aanduidingen moeten in onuitwisbare letters geschreven of gedrukt zijn. Het is niet geoorloofd in vrachtbrieven over een woord heen te schrijven, daarin te raderen of er stukken papier op te plakken. Doorhalingen worden toegelaten onder voorwaarde dat de afzender deze met zijn handtekening goedkeurt en hij, wanneer het betreft aantal of gewicht der colli, de verbeterde hoeveelheden voluit in letterschrift vermeldt.

§ 5. La lettre de voiture doit obligatoirement comporter les mentions suivantes :

a) 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;

b) 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;

c) la désignation de la marchandise. L'expéditeur doit désigner les marchandises admises au transport sous certaines conditions, en vertu de l'article 4, § 1, lettre a, et § 2, sous le nom prescrit pour elles, les autres marchandises, lorsque l'expéditeur demande l'application d'un tarif déterminé, sous le nom prévu 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;

d) le 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 doivent être inscrits par le chemin de fer expéditeur;

e) pour les envois de détail : le nombre de colis et 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 chargements, expédiés en trafic fer-mer et qui doivent être transbordés.

Pour les envois dont le chargement incombe à l'expéditeur : le numéro du wagon et, en outre, 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) le nom et l'adresse de l'expéditeur complétés, s'il le juge utile, par son adresse télégraphique ou téléphonique. Une seule personne physique ou autre sujet de droit doit figurer sur la lettre de voiture comme expéditeur. Si les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice l'exigent, l'expéditeur doit ajouter à son nom et à son adresse sa signature manuscrite, imprimée ou apposée au moyen d'un timbre; à cet effet, le modèle de lettre de voiture utilisé peut comporter la mention « signature ».

§ 6. 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. L'expéditeur qui demande que l'envoi soit livré sur un embranchement du destinataire doit porter la mention correspondante dans la lettre de voiture, à la suite des nom et adresse du destinataire.

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

c) la somme en chiffres 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 et des débours en chiffres (article 19);

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

§ 5. De vrachtbrieff moet de volgende aanduidingen bevatten :

a) de aanduiding van het station van bestemming met alle bijzonderheden die noodzakelijk zijn om te vermijden, dat verschillende stations van eenzelfde plaats of stations van plaatsen met dezelfde of bijna dezelfde naam met elkander worden verward;

b) de naam en het adres van de geadresseerde. Als geadresseerde moet een enkele natuurlijke persoon of rechtspersoon worden aangeduid. Het aanduiden als geadresseerde van het station van bestemming of een ambtenaar van dat station is slechts geoorloofd, indien het toe te passen tarief zulks uitdrukkelijk toestaat. Adressen, waarin de naam van de geadresseerde niet voorkomt, zoals « aan order van... » of « aan houder van de duplicaat-vrachtbrieff » zijn niet toegelaten.

c) de omschrijving van het goed. De afzender moet de goederen die krachtens artikel 4, § 1, letter a, en § 2 voorwaardelijk ten vervoer zijn toegelaten aanduiden met de daarvoor voorgeschreven naam, de overige goederen met de naam, voorgeschreven in een bepaald tarief, wanneer de afzender de toepassing van dit tarief vraagt, en in alle overige gevallen met de in de Staat van vertrek gebruikelijke handelsbenaming die beantwoordt aan hun aard;

d) het gewicht of, bij gebreke daarvan, een soortgelijke aanduiding, overeenkomstig de voorschriften van de spoorweg van afzending. Wanneer de wetten of reglementen van het land van vertrek de afzender toestaan zijn zendingen zonder vermelding van het gewicht of een daarvoor in de plaats tredende aanduiding ten vervoer aan te bieden, wordt het gewicht of die aanduiding door de spoorweg van afzending ingevuld;

e) bij stukgoedzendingen : het aantal colli en de omschrijving van de verpakking. Dezelfde aanduidingen moeten voorkomen op vrachtbrieven betreffende één of meer onderdelen bevattende wagenladingen, die in spoor/zeeverkeer worden verzonden, en die moeten worden overgeladen.

Bij zendingen die door de afzender moeten worden geladen : het nummer van de wagen en, bij wagens van particulieren, bovendien het eigen gewicht van de wagen;

f) de nauwkeurige opsomming van de door de douane- en andere overheidsinstanties vereiste bescheiden die bij de vrachtbrieff zijn gevoegd of waarvan in de vrachtbrieff is vermeld dat zij ter beschikking zijn van de spoorweg op een bepaald station of op een kantoor van de douane of bij andere overheidsinstanties;

g) de naam en het adres van de afzender, desgewenst aangevuld met zijn telegramadres of zijn telefoonnummer. Als afzender mag op de vrachtbrieff slechts een enkele natuurlijke persoon of rechtspersoon voorkomen. Indien de op het station van afzending van kracht zijnde wetten en reglementen dit vereisen, moet de afzender zijn naam en adres nog aanvullen met zijn geschreven, gedrukte of gestempelde handtekening; in verband hiermede kan het model van de gebezigde vrachtbrieff de aanduiding « handtekening » bevatten.

§ 6. Bovendien moet de vrachtbrieff zo nodig alle overige in dit Verdrag genoemde aanduidingen bevatten, met name de volgende :

a) de vermelding « station restante » of de aanduiding « bestellen », mits een dergelijke wijze van aflevering op het station van bestemming is toegestaan. De afzender die verzoekt dat de zending op een spooransluiting van de geadresseerde zal worden afgeleverd, moet na de naam en het adres van de geadresseerde de desbetreffende aanduiding in de vrachtbrieff vermelden;

b) de toe te passen tarieven, met name de speciale tarieven of uitzonderingstarieven bedoeld 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 overeenkomstig de bepalingen van artikel 17 voor zijn rekening neemt;

e) het bedrag van het remboursement en van de voorschotten in cijfers;

f) de overeenkomstig de bepalingen van artikel 10, § 1, voorgeschreven vervoersweg en de aanduiding van de stations waar de behandeling door de douane en andere overheidsinstanties moet plaats vinden;

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 doit avoir le libellé suivant : « Destinataire non autorisé à donner des ordres ultérieurs »;

i) le nombre de convoyeurs ou la mention « sans convoyeur », conformément à l'article 4, § 1, lettre d, 1^o.

§ 7. 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 de la lettre de voiture. Ces feuilles complémentaires doivent avoir le même format que la lettre de voiture, être établies par décalque en autant d'exemplaires que la lettre de voiture en comporte et être signées par l'expéditeur. La lettre de voiture doit mentionner l'existence des feuilles complémentaires. Si le poids total de l'envoi est indiqué, cette indication doit être portée sur la lettre de voiture même.

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

Il est interdit de remplacer la lettre de voiture par d'autres pièces ou d'y ajouter d'autres documents que ceux qui sont prescrits ou admis par la présente Convention ou par les tarifs.

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

- a) des marchandises qui, en raison de leur nature, ne peuvent pas être chargées en commun sans inconvénients;
- b) des marchandises dont le chargement incombe pour partie au chemin de fer et pour partie à l'expéditeur;
- c) des marchandises dont le chargement en commun porterait atteinte aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives;
- d) des marchandises admises au transport sous certaines conditions, lorsqu'il s'agit de matières et objets dont le chargement en commun ou avec d'autres marchandises est interdit en vertu de l'Annexe I à la présente Convention ou des accords et clauses tarifaires prévus à l'article 4, § 2.

§ 10. 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, des tarifs internationaux ou des accords entre les chemins de fer intéressés l'autorisent pour tout l'itinéraire.

§ 11. 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

Responsabilité pour les énonciations 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, incom-

g) de aanduidingen betreffende de door de douane- en andere overheidsinstanties vereiste formaliteiten, overeenkomstig artikel 15, § 1, tweede alinea;

h) de vermelding dat de geadresseerde niet het recht heeft de vervoerovereenkomst te wijzigen; deze vermelding moet als volgt worden geformuleerd : « Geadresseerde niet gemachtigd nadere opdrachten te geven »;

i) het aantal begeleiders of de vermelding « zonder begeleider » overeenkomstig artikel 4, § 1, letter d, 1^o.

§ 7. Indien de op de vrachtbrief voor de aanduidingen van de afzender bestemde ruimte onvoldoende is, moeten aanvullingsbladen worden gebruikt, die een integrerend deel van de vrachtbrief worden. Deze aanvullingsbladen moeten hetzelfde formaat hebben als de vrachtbrief, door middel van de doorschrijfmethode in evenveel exemplaar worden opgemaakt als de vrachtbrief omvat en door de afzender worden getekend. De vrachtbrief moet het bestaan van aanvullingsbladen vermelden. Indien het totale gewicht van de zending wordt aangegeven, moet deze aanduiding op de vrachtbrief zelf worden vermeld.

§ 8. Het is niet geoorloofd op de vrachtbrief andere verklaringen te vermelden dan die welke door de wetten of reglementen van een Staat of door de tarieven zijn voorgeschreven of toegelaten en die niet in strijd zijn met dit Verdrag.

Het is verboden de vrachtbrief te vervangen door andere stukken of er andere dan de door dit Verdrag of door de tarieven voorgeschreven of toegelaten documenten aan toe te voegen.

§ 9. Voor elke zending moet een vrachtbrief worden opgemaakt. Met een zelfde vrachtbrief mogen evenwel niet ten vervoer worden aangeboden :

- a) goederen die door hun aard bezwaarlijk kunnen worden samengeladen;
- b) goederen die gedeeltelijk door de spoorweg en gedeeltelijk door de afzender moeten worden geladen;
- c) goederen waarvan de samenlading inbreuk zou maken op de voorschriften van de douane- of andere overheidsinstanties;
- d) de voorwaardelijk ten vervoer toegelaten goederen, wanneer het stoffen en voorwerpen betreft, die krachtens Bijlage I van dit Verdrag of krachtens de overeenkomsten of tariefbepalingen bedoeld in artikel 4, § 2, niet gezamenlijk of met andere goederen te zamen mogen worden geladen.

§ 10. Een zelfde vrachtbrief mag slechts betrekking hebben op de lading van een enkele wagon. Met een zelfde vrachtbrief mogen evenwel ten vervoer worden aangeboden :

- a) ondeelbare voorwerpen en voorwerpen van uitzonderlijke afmetingen die op meer dan één wagon moeten worden geladen;
- b) zendingen, geladen in meerdere wagons, wanneer bijzondere bepalingen voor het verkeer, internationale tarieven of overeenkomsten tussen de belanghebbende spoorwegen dit voor de gehele vervoersweg toestaan.

§ 11. De afzender mag in de daartoe bestemde ruimte van de vrachtbrief op de zending betrekking hebbende mededelingen opnemen, maar dan slechts bij wijze van inlichting voor de geadresseerde en zonder dat hieruit voor de spoorweg enige verplichting of aansprakelijkheid voortvloeit, zoals bijvoorbeeld :

- « Zending van N... »;
- « In opdracht van N... »;
- « Ter beschikking van N... »;
- « Ter doorzending aan N... »;
- « Verzekerd bij N... »;
- « Voor scheepvaartlijn N... » of « voor schip N... »;
- « Afkomstig van scheepvaartlijn N... » of « van schip N... »;
- « Voor autodienst N... »;
- « Afkomstig van autodienst N... »;
- « Voor luchtvaartlijn N... »;
- « Afkomstig van luchtvaartlijn N... »;
- « Voor uitvoer naar N... ».

Artikel 7

Aansprakelijkheid voor de aanduidingen op de vrachtbrief
Maatregelen bij overbelasting. Boeten

§ 1. De afzender is aansprakelijk voor de juistheid van de aanduidingen en verklaringen die door zijn toedoen op de vrachtbrief zijn vermeld; hij draagt alle gevolgen die voortvloeien uit het feit, dat deze verklaringen of aanduidingen

plètes 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 ou 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 prescriptions relatives au transport des marchandises admises au transport sous certaines conditions ont été respectées.

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 ou la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer. Le chemin de fer ne peut cependant procéder à une vérification du contenu en cours de route qu'à la condition que cette opération soit commandée par les nécessités de l'exploitation ou par les règlements de douane ou d'autres autorités administratives.

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 de voiture, lorsqu'il se trouve entre les mains du chemin de fer. Si l'envoi ne répond pas aux énonciations de la lettre de voiture ou si les prescriptions relatives au transport des marchandises admises au transport sous certaines conditions n'ont pas été respectées, 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-basculé, 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-basculé de particuliers sont assimilés à ceux qui le sont sur des ponts-basculé 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 effectué sur un pont-basculé 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) la surtaxe est égale à deux francs par kilogramme de poids brut du colis entier :

1° en cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets exclus du transport en vertu de l'Annexe 1;

onjuist, onnauwkeurig of onvolledig zijn, dan wel op een andere dan de daar de daarvoor bestemde plaats zijn vermeld; indien deze plaats te klein is, moet een aldaar door de afzender aangebrachte vermelding verwijzen naar de plaats op de vrachtbrief, waar de rest van de vermelding staat.

§ 2. De spoorweg heeft steeds het recht te onderzoeken of de zending beantwoordt aan de aanduidingen op de vrachtbrief en of de voorschriften betreffende het vervoer van voorwaardelijk ten vervoer toegelaten goederen zijn nageleefd.

Indien een zending op haar inhoud wordt onderzocht, moet de afzender of de geadresseerde worden uitgenodigd daarbij aanwezig te zijn, naargelang het onderzoek plaatsheeft op het station van afzending of het station van bestemming. Indien de belanghebbende niet verschijnt, het onderzoek onderweg plaatsheeft en bij gebrek aan andere wettelijke of reglementaire voorschriften die gelden in de Staat waar het onderzoek plaatsvindt, moet het onderzoek worden verricht in tegenwoordigheid van twee niet tot de spoorweg behorende getuigen. De spoorweg mag evenwel onderweg slechts tot onderzoek van de inhoud overgaan, indien dit voor de uitvoerende dienst noodzakelijk is of de voorschriften van de douane- of andere overheidsinstanties dit vereisen.

Het resultaat van het onderzoek naar de aanduidingen op de vrachtbrief moet daarop worden vermeld. Indien het onderzoek plaatsheeft op het station van afzending, moet deze vermelding eveneens op de duplicaat-vrachtbrief worden geplaatst, wanneer deze in handen van de spoorweg is. Indien de zending niet beantwoordt aan de aanduidingen op de vrachtbrief of indien de voorschriften betreffende het vervoer van voorwaardelijk ten vervoer toegelaten goederen niet zijn nageleefd, komen de door het onderzoek veroorzaakte kosten ten laste van het goed, tenzij zij ter plaatse zijn voldaan.

§ 3. De wetten en reglementen van elke Staat bepalen onder welke voorwaarden de spoorweg verplicht is het gewicht van het goed of het aantal colli, alsmede het werkelijke eigen gewicht van de wagens vast te stellen.

De spoorweg is verplicht op de vrachtbrief het resultaat te vermelden van zijn bevindingen ten aanzien van het gewicht, het aantal colli, alsmede ten aanzien van het werkelijke eigen gewicht van de wagens.

§ 4. Bij weging op een weegbrug wordt het gewicht bepaald door van het totale gewicht van de beladen wagen het op de wagen vermelde eigen gewicht af te trekken, tenzij door afzonderlijke weging van de ledige wagen een ander eigen gewicht komt vast te staan.

Wegingen uitgevoerd op weegbruggen van particulieren worden gelijkgesteld met die op weegbruggen van de spoorweg, voorzover aan de voorwaarden die ter zake door de bevoegde spoorweg zijn vastgesteld, is voldaan.

§ 5. Indien een door de spoorweg na sluiting van de vervoervereenkomst verrichte weging een gewichtsverschil te zien geeft, blijkt het door het station van afzending vastgestelde gewicht of, bij gebreke daarvan, het door de afzender aangegeven gewicht in de volgende gevallen beslissend voor de vrachtberekening :

- a) indien het verschil kennelijk is te wijten aan de aard van het goed of aan atmosferische invloeden;
- b) indien de weging door de spoorweg na sluiting van de vervoervereenkomst op een weegbrug is verricht en een gewichtsverschil te zien geeft, dat niet meer dan twee procent bedraagt van het door het station van afzending vastgestelde gewicht of, bij gebreke daarvan, van het door de afzender aangegeven gewicht.

§ 6. Voor de zendingen, welke door de afzender moeten worden geladen, moet deze de toelaatbare belading in acht nemen. De voorschriften, welke de in acht te nemen toelaatbare beladingen aangeven, moeten op dezelfde wijze als de tarieven bekend worden gemaakt. De spoorweg geeft de afzender op diens verzoek de in acht te nemen toelaatbare belading op.

§ 7. Onverminderd de betaling van het verschil in vracht en van een vergoeding voor eventuele schade, kan de spoorweg een boete heffen in de volgende gevallen en onder de volgende voorwaarden :

- a) de boete is gelijk aan twee frank per kilogram bruto van het gehele collo :

1° bij een onjuiste, onnauwkeurige of onvolledige aanduiding van de krachtens Bijlage I van het vervoer uitgesloten goederen;

2° en cas, soit de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets admis au transport sous certaines conditions, en vertu de l'Annexe I, soit d'inobservation de ces conditions;

b) la surtaxe est égale à quinze francs par 100 kg de poids en excédent sur la limite de charge, en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur;

c) la surtaxe est égale au double de la différence :

1° entre le prix de transport qui aurait dû être perçu depuis le point de départ jusqu'au point de destination et celui qui a été calculé, 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 lettre a, ou en général en cas de désignation pouvant faire bénéficier l'envoi d'un tarif plus réduit que celui qui est effectivement applicable;

2° entre le prix de transport du poids déclaré et celui du poids constaté, en cas d'indication d'un poids inférieur au poids réel.

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) 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 ou ont été constatés les faits qui la justifient.

§ 9. Le montant des surtaxes et le motif 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 survenu pendant le transport, sans qu'il y ait surcharge, s'il est prouvé que cette augmentation est due à des influences atmosphériques;

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

f) en cas de surcharge d'un wagon, lorsque le chemin de fer n'a ni publié ni indiqué à l'expéditeur la limite de charge d'une manière qui lui permette de l'observer.

§ 11. Quand la surcharge d'un wagon est constaté 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 de 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.

2° bij een onjuiste, onnauwkeurige of onvolledige aanduiding van krachtens Bijlage I voorwaardelijk ten vervoer toegelaten stoffen en voorwerpen of bij veronachtzaming van deze voorwaarden;

b) de boete is gelijk aan vijftien frank per 100 kg gewicht boven de toelaatbare belading in geval van overbelasting van een wagen door de afzender;

c) de boete is gelijk aan het dubbele van het verschil :

1° tussen de vracht die had moeten worden geïnd van het punt van vertrek tot het punt van bestemming en de vracht die is berekend, bij een aanduiding die op een onjuiste, onnauwkeurige of onvolledige wijze de aard van een zending omschrijft die andere dan de onder a bedoelde goederen bevat, of in het algemeen bij een aanduiding die de zending onder een lager tarief zou kunnen doen vallen dan het feitelijk van toepassing zijnde tarief;

2° tussen de vracht voor het aangegeven gewicht en die voor het vastgestelde gewicht bij aangifte van een lager gewicht dan het werkelijke.

Wanneer een zending is samengesteld uit goederen die volgens verschillende prijzen worden bevracht en het gewicht van elke goederensoort zonder bezwaar kan worden vastgesteld, wordt de boete berekend volgens de vrachtprijs die voor elke goederensoort afzonderlijk geldt, indien deze wijze van vrachtberekening een lagere boete oplevert;

d) indien er bij een zelfde wagen sprake is van aangifte van een lager gewicht dan het werkelijke en van overbelasting, worden de boeten voor deze beide overtredingen naast elkaar geheven.

§ 8. De volgens § 7 te heffen boete komt ten laste van het vervoerde goed, onverschillig de plaats waar de bezwarende feiten zijn vastgesteld.

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

§ 10. De boete is niet verschuldigd :

a) bij onnauwkeurige aangifte van het gewicht, wanneer de spoorweg volgens de op het station van afzending geldende voorschriften tot weging verplicht is;

b) bij onnauwkeurige aangifte van het gewicht of bij overbelasting, indien de afzender op de vrachtbrief weging door de spoorweg heeft verzocht;

c) bij een tijdens het vervoer door weersinvloeden veroorzaakte overbelasting, indien wordt bewezen, dat de lading van de wagen de toelaatbare belading niet overschreed ten tijde van de aanbidding ten vervoer op het station van afzending;

d) bij toeneming van het gewicht tijdens het vervoer, zonder dat er sprake is van overbelasting, indien wordt bewezen, dat deze toeneming is te wijten aan weersinvloeden;

e) bij onnauwkeurige aangifte van het gewicht zonder dat er sprake is van overbelasting, wanneer het verschil tussen het op de vrachtbrief aangegeven gewicht en het vastgestelde gewicht niet meer bedraagt dan drie procent van het aangegeven gewicht;

f) bij overbelasting van een wagen, wanneer de spoorweg de belastinggrens niet heeft bekendgemaakt en niet op zodanige wijze aan de afzender heeft opgegeven dat deze hem in acht kan nemen.

§ 11. Wanneer de overbelasting van een wagen wordt vastgesteld door het station van afzending of een tussenliggend station, kan het te veel geladene uit de wagen worden verwijderd, ook al is er geen aanleiding tot het heffen van een boete. De afzender wordt zo nodig onverwijld verzocht te laten weten, hoe hij over het te veel geladene wenst te beschikken.

De geadresseerde, die krachtens artikel 22 de vervoerovereenkomst heeft gewijzigd, moet evenwel worden gewaarschuwd en er moet hem worden verzocht aanwijzingen te geven betreffende het te veel geladene.

Het te veel geladene wordt voor het reeds afgelegde traject bevracht volgens de op de hoofdlading toegepaste vrachtprijs, zo nodig onder toepassing van de in § 7 genoemde boete; bij lossing worden de hieraan verbonden kosten geïnd volgens het tarief der bijkomende kosten van de spoorweg die de lossing verricht.

Indien de rechthebbende voorschrijft het te veel geladene te zenden naar het station van bestemming van de hoofdlading, naar een ander station van bestemming of terug te zenden naar het station van afzending, wordt het te veel geladene als een afzonderlijke zending behandeld.

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 sur la lettre de voiture et, le cas échéant, sur chaque feuille complémentaire doit avoir lieu immédiatement après la remise de la totalité de l'envoi faisant l'objet de la lettre de voiture et — en tant que les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice le prévoient — le paiement des frais que l'expéditeur prend à sa charge ou le dépôt d'une garantie, conformément à l'article 17, § 7. L'apposition du timbre 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 voiture relatives soit au poids de la marchandise, 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.

Le chemin de fer n'est responsable ni du poids de la marchandise ni du nombre des colis résultant des énonciations de la lettre de voiture lorsqu'il est évident qu'aucun manque effectif ne correspond à la différence de poids ou du nombre des colis.

§ 5. Le chemin de fer est tenu de certifier, par l'apposition du timbre à date sur le 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 connaissement.

Article 9

Tarifs. Accords particuliers

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

Artikel 8

Sluiting van de vervoerovereenkomst
Duplicaat-vrachtbrief

§ 1. De vervoerovereenkomst is gesloten, zodra de spoorweg van afzending het goed met de vrachtbrief ten vervoer heeft aangenomen. De aanneming wordt vastgesteld door het afdrucken op de vrachtbrief van het stempel van het station van afzending, dat de datum van aanneming aangeeft.

§ 2. De afstempeling van de vrachtbrief en, eventueel, van elk aanvullend blad, moet geschieden onmiddellijk nadat de zending waarop de vrachtbrief betrekking heeft, in haar geheel is afgegeven en — voor zover de geldende voorschriften op het station van afzending dit bepalen — de kosten die de afzender voor zijn rekening neemt, zijn betaald of een waarborgsom is gestort overeenkomstig artikel 17, § 7. Deze afstempeling moet plaatshebben in aanwezigheid van de afzender, indien hij dit verzoekt.

§ 3. Na de afstempeling dient de vrachtbrief als bewijs van de vervoerovereenkomst.

§ 4. Ten aanzien van goederen, die door de afzender worden geladen krachtens de tariefvoorschriften of krachtens met de afzender getroffen overeenkomsten, wanneer dergelijke overeenkomsten op het station van afzending zijn toegelaten, kunnen de aanduidingen op de vrachtbrief betreffende het gewicht van het goed of het aantal colli evenwel slechts als bewijs tegen de spoorweg dienen, indien de spoorweg het gewicht of het aantal colli heeft gecontroleerd en dit op de vrachtbrief heeft aangekend. Deze aanduidingen kunnen eventueel door andere middelen bewezen worden dan de controle en de aantekening op de vrachtbrief door de spoorweg.

De spoorweg is niet verantwoordelijk voor het gewicht van het goed of voor het aantal colli overeenkomstig de aanduidingen op de vrachtbrief wanneer het duidelijk is dat aan het verschil in gewicht of in het aantal colli geen feitelijk ontbreken van goederen ten grondslag ligt.

§ 5. De spoorweg is verplicht de ontvangst van het goed en de datum van aanneming ten vervoer door het afdrucken van het datumstempel op de duplicaat-vrachtbrief te bevestigen, vóór hij deze aan de afzender teruggeeft.

Deze duplicaat-vrachtbrief heeft niet de waarde van de vrachtbrief die de zending vergezelt, noch de waarde van een cognossement.

Artikel 9

Tarieven. Bijzondere overeenkomsten

§ 1. De vracht en de bijkomende kosten worden berekend overeenkomstig de in elke Staat wettelijk van kracht zijnde en behoorlijk bekendgemaakte tarieven die gelden op het tijdstip van de sluiting der vervoerovereenkomst, zelfs indien de vracht op verschillende gedeelten van het traject afzonderlijk wordt berekend.

Bekendmaking van internationale tarieven is evenwel slechts verplicht in de Staten waarvan de spoorwegen aan die tarieven als vertrek- of aankomstspoorweg deelnemen.

Verhogingen van internationale tarieven en andere bepalingen die verzwaring van de in deze tarieven opgenomen voorwaarden voor het vervoer tengevolge hebben, treden niet eerder dan vijftien dagen na hun bekendmaking in werking, behalve in de volgende gevallen :

a) indien een internationaal tarief voorziet in de uitbreiding van een binnentarief over het gehele traject, dan zijn de publicatietermijnen van dit binnentarief van toepassing;

a) wanneer de verhogingen van de prijzen van een internationaal tarief volgen op een algemene verhoging van de prijzen der binnentarieven van een deelnemende spoorweg, dan treden zij in werking daags na hun bekendmaking, onder voorwaarde dat de aanpassing van de prijzen van het internationale tarief die deze verhoging met zich brengt, ten minste vijftien dagen van tevoren is aangekondigd. Deze aankondiging mag evenwel niet vroeger geschieden dan de datum van bekendmaking der verhoging van de prijzen der desbetreffende binnentarieven;

c) indien de in de internationale tarieven opgenomen vervoerprijzen en bijkomende kosten moeten worden gewijzigd wegens veranderingen in de wisselkoers of indien kennelijke fouten verbeterd moeten worden, dan worden die wijzigingen en verbeteringen daags na hun bekendmaking van kracht.

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.

Les tarifs et les modifications de tarifs sont considérés comme dûment publiés au moment où le chemin de fer en met tous les détails à la disposition des usagers.

§ 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 une lettre de voiture de petite vitesse qu'avec une lettre de voiture de grande vitesse, sous les conditions de délai de livraison qui résultent, pour chacune de ces lettres de voiture, des dispositions de l'article 6, § 3, 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 alinéa 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, nécessaires pour en assurer la conservation, et autres dépenses analogues. Ces dépenses doivent être dûment constatées et décomptées à part sur la lettre de voiture, avec toutes justifications utiles. Quand ces justifications ont été fournies par des pièces jointes à la lettre de voiture et que le paiement des dépenses correspondantes incombe à l'expéditeur, ces pièces ne sont pas livrées au destinataire avec la lettre de voiture, mais son remises à l'expéditeur avec le compte des frais mentionné à l'article 17, § 7.

Article 10

Itinéraires et tarifs applicables

§ 1. 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 ou par d'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;

De tarieven moeten alle voor de berekening van de vracht en bijkomende kosten noodzakelijke gegevens bevatten en in voorkomend geval nauwkeurig aangeven onder welke voorwaarden met de wisselkoers rekening zal worden gehouden.

De tarieven en tariefwijzigingen worden geacht behoorlijk bekendgemaakt te zijn zodra de spoorweg alle bijzonderheden daarvan ter beschikking van de gebruikers stelt.

§ 2. De tarieven moeten alle bijzondere aan de verschillende soorten van vervoer verbonden voorwaarden kenbaar maken en met name aangeven of zij voor vrachtgoed dan wel voor snelgoed gelden. Indien een spoorweg voor alle of voor bepaalde goederen of voor bepaalde trajecten een tarief heeft dat alleen voor vrachtgoed of alleen voor snelgoed geldt, mag dit tarief zowel worden toegepast op zendingen met een vrachtbrief voor vrachtgoed als op zendingen met een vrachtbrief voor snelgoed; daarbij gelden de leveringstermijnen die bij elk van die vrachtbrieven uit de bepalingen van artikel 6, § 3, en artikel 11 voortvloeien.

De voorwaarden van de tarieven zijn geldig, mits zij niet in strijd zijn met dit Verdrag; anders worden zij als nietig en als niet bestaand beschouwd.

Internationale tarieven kunnen, met uitsluiting van de binnentarieven, bindend van toepassing worden verklaard in internationaal verkeer, mits zij geen vrachtprijzen bevatten, welke gemiddeld aanmerkelijk hoger liggen dan die welke voortvloeien uit de samenvoeging van de vrachtprijzen der binnentarieven.

De toepassing van een internationaal tarief kan afhankelijk worden gesteld van een uitdrukkelijk verzoek op de vrachtbrief.

§ 3. De tarieven moeten voor een ieder op dezelfde voorwaarden worden toegepast.

De spoorwegen kunnen, behoudens toestemming van hun Regeringen, bijzondere overeenkomsten sluiten die kortingen op prijzen of andere voordelen bevatten, voor zover overeenkomstige voorwaarden worden toegepast voor de gebruikers die zich in overeenkomstige omstandigheden bevinden.

Kortingen op prijzen kunnen worden verleend voor de spoorwegdienst, voor overheidsdiensten of voor liefdadige doeleinden.

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

§ 4. Ten bate van de spoorwegen worden boven de in de tarieven aangegeven vrachtkosten en bijkomende kosten geen andere bedragen in rekening gebracht dan de door hen gedane uitgaven, zoals belastingen, douane- en politierechten, niet in het tarief aangegeven kosten voor het vervoer over de weg van het ene station naar het andere, kosten van voor het behoud der goederen noodzakelijke herstellingen aan de uitwendige of inwendige verpakking en overige soortgelijke uitgaven. Deze uitgaven moeten behoorlijk worden vastgesteld en afzonderlijk worden verrekend op de vrachtbrief, en van de nodige bewijsmiddelen zijn voorzien. Wanneer deze bewijsmiddelen bestaan uit aan de vrachtbrief gehechte stukken en de betaling van de desbetreffende uitgaven ten laste van de afzender komt, worden de stukken niet met de vrachtbrief aan de geadresseerde afgeleverd, maar worden zij met de nota van onkosten genoemd in artikel 17, § 7, aan de afzender ter hand gesteld.

Artikel 10

Routes en toe te passen tarieven

§ 1. De afzender kan op de vrachtbrief de te volgen route voorschrijven, door grenspunten of grensstations en, zo nodig, overgangsstations tussen spoorwegen aan te geven; hij kan slechts grenspunten en grensstations aangeven, die geopend zijn voor het verkeer in de desbetreffende relatie.

§ 2. Met een routevoorschrift worden gelijkgesteld :

a) de aanduiding van de stations waar de door de douane en andere overheidsinstanties vereiste formaliteiten moeten worden vervuld, alsmede van de stations waar bijzondere zorg aan de zending moet worden besteed (verzorging van dieren, bij-ijzen, enz.);

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

c) l'indication du paiement de tout ou partie des frais jusqu'à X (X désignant nommément le point ou 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, 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 ou par d'autres autorités administratives, ainsi que les soins spéciaux à donner à l'envoi (soins à donner aux animaux, reglage, 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.

Il en est de même si, à défaut d'indications suffisantes de l'expéditeur, le chemin de fer a appliqué la soudure des tarifs alors qu'il existe un tarif international plus avantageux quant au prix, toutes autres conditions étant par ailleurs identiques.

Article 11

Délais de livraison

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

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

a) pour les wagons complets :

1° en grande vitesse :
délai d'expédition 12 heures
délai de transport :
— pour les premiers 300 km 24 heures
— et ensuite par fraction indivisible de 400 km 24 heures

2° en petite vitesse :
délai d'expédition 24 heures
délai de transport :
— pour les premiers 200 km 24 heures
— et ensuite par fraction indivisible de 300 km 24 heures

b) pour les envois de détail :

1° en grande vitesse :
délai d'expédition 12 heures
délai de transport, par fraction indivisible de 300 km 24 heures
2° en petite vitesse :
délai d'expédition 24 heures
délai de transport, par fraction indivisible de 200 km 24 heures

Toutes les distances se rapportent aux distances d'application des tarifs.

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

§ 3. De spoorweg mag, behalve in de gevallen van artikel 5, §§ 4 en 5, en in artikel 24, § 1, het vervoer slechts over een andere dan de door de afzender voorgeschreven route doen geschieden onder de dubbele voorwaarde :

a) dat de vervulling van de door de douane- en andere overheidsinstanties vereiste formaliteiten, alsmede de bijzondere zorg die aan de zending moet worden besteed (verzorging van dieren, zijijzen, enz.), altijd op de door de afzender aangeduide stations plaatsvindt;

b) dat de kosten niet hoger en de leveringstermijnen niet langer zullen zijn, dan die berekend over de door de afzender aangegeven route.

§ 4. Behoudens de bepalingen van § 3 moeten de kosten en de leveringstermijnen steeds over de door de afzender voorgeschreven route worden berekend of, bij gebreke daarvan, over de route die de spoorweg heeft gekozen.

§ 5. De afzender kan op de vrachtbijlage de toe te passen tarieven voorschrijven. De spoorweg is verplicht deze tarieven toe te passen, als aan de voorwaarden voor hun toepassing is voldaan.

§ 6. Indien de aanduidingen van de afzender niet voldoende zijn om de route of de toe te passen tarieven vast te stellen of indien sommige van deze aanduidingen niet elkander in strijd zijn, moet de spoorweg de route of de tarieven kiezen, die hij voor de afzender het voordeligst acht.

De spoorweg is slechts bij opzet of grove schuld aanprakelijk voor de schade die het gevolg is van deze keuze.

§ 7. Indien er tussen het station van afzending en het station van bestemming een internationaal tarief bestaat en indien, bij gebreke van voldoende aanduidingen van de afzender, de spoorweg dit tarief heeft toegepast, moet deze aan de rechthebbende op diens verzoek het eventuele verschil tussen de aldus berekende vracht en die welke door samenvoeging van andere tarieven op hetzelfde traject zou zijn verkregen, terugbetalen, voor zover dit bedrag tien frank per vrachtbijlage te boven gaat.

Hetzelfde geldt indien, bij gebreke van voldoende aanduidingen van de afzender, de spoorweg de samenvoeging van de tarieven heeft toegepast terwijl er een wat de prijs betreft voordeliger internationaal tarief bestaat, terwijl overigens alle andere omstandigheden gelijk zijn.

Artikel 11

Leveringstermijnen

§ 1. De leveringstermijnen worden vastgesteld door de reglementen die van kracht zijn tussen de aan het vervoer deelnemende spoorwegen of door de internationale tarieven die van toepassing zijn van het station van afzending tot het station van bestemming. De aldus vastgestelde termijnen mogen niet langer zijn dan die welke voortvloeien uit de bepalingen van de volgende paragrafen.

§ 2. Bij gebreke van vaststelling van de leveringstermijnen in de reglementen of internationale tarieven zoals in § 1 is bedoeld en onder voorbehoud van de hierna volgende paragrafen, zijn de leveringstermijnen als volgt :

a) voor volgeladen wagons :

1° als snelgoed :
termijn voor verzending 12 uur
termijn voor het vervoer :
— voor de eerste 300 km 24 uur
— en vervolgens per gedeelte van 400 km 24 uur

2° als vrachtgoed :
termijn voor verzending 24 uur
termijn voor het vervoer :
— voor de eerste 200 km 24 uur
— en vervolgens per gedeelte van 300 km 24 uur

b) voor stukgoederen :

1° als snelgoed :
termijn voor verzending 12 uur
termijn voor het vervoer per gedeelte van 300 km 24 uur
2° als vrachtgoed :
termijn voor verzending 24 uur
termijn voor het vervoer per gedeelte van 200 km 24 uur

Alle afstanden hebben betrekking op tarief kilometers.

§ 3. Le délai de transport est calculé sur la distance totale entre la gare expéditrice et la gare destinataire; le délai d'expédition n'est compté qu'une seule fois, quel que soit le nombre des réseaux empruntés.

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

- a) pour les envois remis à l'expédition en dehors des gares ou livrables en dehors des gares;
- b) pour les transports qui empruntent :
 - soit une ligne ou un réseau non équipé pour le traitement rapide des envois;
 - soit la mer ou les voies navigables intérieures, par bac ou par bateau;
 - soit une route ne comportant pas de voie ferrée;
 - soit certains raccordements reliant deux lignes d'un même réseau ou de réseaux différents;
 - soit une ligne secondaire;
 - soit une ligne dont les rails n'ont pas l'écartement normal;
- c) pour les transports qui sont taxés à des tarifs intérieurs spéciaux et exceptionnels à prix réduits;
- d) à l'occasion de circonstances extraordinaires de nature à déterminer, soit un développement anormal du tarif soit des difficultés anormales pour l'exploitation.

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. 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 prolongé pour tous les envois, sauf faute imputable au chemin de fer, de la durée du séjour que nécessitent :

- a) la vérification conforme à l'article 7, §§ 2 et 3, qui fait apparaître des différences par rapport aux inscriptions dans la lettre de voiture;
- b) l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives;
- c) la modification du contrat de transport ordonnée en vertu de l'article 21 ou de l'article 22;
- d) les soins spéciaux à donner à l'envoi (soins à donner aux animaux, réglage, etc.);
- e) le transbordement ou la rectification d'un chargement défectueux effectué par l'expéditeur;
- f) toute interruption de trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport.

§ 8. Le délai de livraison est suspendu :

- a) pour la petite vitesse, les dimanches et jours fériés légaux;
- b) pour la grande vitesse, les dimanches et certains jours fériés légaux, lorsque, dans un Etat, les lois ou règlements prévoient pour ceux-ci une suspension du délai de livraison en trafic ferroviaire intérieur;
- c) pour la grande vitesse et la petite vitesse, les samedis, lorsque, dans un Etat, les lois ou règlements prévoient pour ceux-ci une suspension du délai de livraison en trafic ferroviaire intérieur.

§ 9. La cause et la durée des prolongations et suspensions du délai de livraison prévues aux §§ 7 et 8 doivent être mentionnées dans la lettre de voiture. Le cas échéant, ces prolongations et suspensions peuvent être prouvées par des moyens autres que les mentions portées sur la lettre de voiture.

§ 3. De termijn voor het vervoer wordt berekend over de totale afstand tussen het station van afzending en het station van bestemming; de termijn voor verzending wordt slechts één keer berekend, ongeacht het aantal spoorwegnetten waarover het vervoer plaatsvindt.

§ 4. De wetten en reglementen van elke Staat bepalen in hoeverre de spoorwegen bevoegd zijn in de volgende gevallen aanvullende termijnen vast te stellen :

- a) voor zendingen ten vervoer aangeboden of af te leveren buiten de stations;
- b) voor zendingen die worden vervoerd :
 - over een lijn of een spoorwegnet dat niet is uitgerust voor snelle behandeling van zendingen;
 - over zee of over binnenwateren door middel van veerponten of boten, over een route zonder spoorlijn;
 - over een route zonder spoorlijn;
 - over bepaalde verbindingsbanen die twee lijnen van een zelfde of van verschillende spoorwegnetten verbinden;
 - over een lokaalspoorweg;
 - over een lijn met een andere dan de normale spoorwijdte;
- c) voor zendingen die zijn bevracht volgens binnenlandse speciale en uitzonderingstarieven tegen verlaagde prijzen;
- d) wanneer zich buitengewone omstandigheden voordoen, die een ongewone toeneming van het verkeer of ongewone exploitiemoeilijkheden tot gevolg hebben.

§ 5. De aanvullende termijnen genoemd in § 4, de letters a, b en c, moeten in de tarieven voorkomen.

De aanvullende termijnen genoemd in § 4, letter d, moeten worden bekendgemaakt en kunnen vóór hun bekendmaking niet in werking treden.

§ 6. De leveringstermijn begint te lopen des middernachts na de in artikel 8, § 1, genoemde aanneming ten vervoer van het goed. Voor zendingen snelgoed begint de termijn evenwel 24 uren later, wanneer de dag die op de aanneming ten vervoer volgt een zondag of een wettelijk erkende feestdag is, en wanneer het station van afzending die zon- of feestdag niet is geopend voor zendingen snelgoed.

§ 7. De leveringstermijn wordt voor alle zendingen verlengd met het oponthoud dat, behoudens in gebreke blijven van de spoorweg, wordt veroorzaakt door :

- a) het onderzoek overeenkomstig artikel 7, §§ 2 en 3, waardoor verschillen met de aanduidingen op de vrachtbrief aan het licht komen;
- b) het vervullen van de door de douane- en andere overheidsinstanties vereiste formaliteiten;
- c) de wijziging van de vervoerovereenkomst, waartoe krachtens artikel 21 of artikel 22 opdracht is gegeven;
- d) de bijzondere zorg, die aan de zending moet worden besteed (verzorging van dieren, bij-ijzen, enz.);
- e) overlading of de correctie van een gebrekkige belading door de afzender;
- f) elke onderbreking van het verkeer die het begin of de voortzetting van het vervoer tijdelijk belemmert.

§ 8. De leveringstermijn loopt niet door :

- a) voor vrachtgoed, op zondagen en wettelijk erkende feestdagen;
- b) voor snelgoed, op zondagen en wettelijk erkende feestdagen, wanneer in een Staat de wetten of reglementen ten aanzien daarvan een onderbreking van de leveringstermijn in het binnenlandse spoorwegverkeer bepalen;
- c) voor snelgoed, op zaterdagen, wanneer in een Staat de wetten of reglementen ten aanzien daarvan een onderbreking van de leveringstermijn in het binnenlandse spoorwegverkeer bepalen.

§ 9. De oorzaak en de duur van de verlengingen en onderbrekingen van de in de §§ 7 en 8 genoemde leveringstermijn moeten op de vrachtbrief worden vermeld. Eventueel mogen deze verlengingen en onderbrekingen door andere middelen dan de op de vrachtbrief opgenomen vermeldingen worden gemotiveerd.

§ 10. Lorsque le délai de livraison doit prendre fin après l'heure de fermeture de la gare destinataire, l'expiration en est reportée deux 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 § 8, lettre b, l'expiration de ce délai est reportée à l'heure correspondante du premier jour ouvrable suivant.

§ 11. 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.

Article 12

Etat, emballage et marquage de la marchandise

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

§ 2. Lorsque, 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 fixé par les chemins de fer et publié. 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) l'adresse du destinataire sur le colis lui-même ou sur une étiquette agréée par le chemin de fer;

b) la gare destinataire.

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

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

§ 10. Wanneer de leveringstermijn na het sluitsuur van het station van bestemming zou verstrijken, wordt de afloop ervan uitgesteld tot twee uren na het tijdstip van de eerstvolgende opstelling van het station.

Bovendien wordt voor zendingen snelgoed, wanneer de leveringstermijn zou aflopen op een in § 7, letter c, omschreven zon- of feestdag, de afloop van deze termijn tot het overeenkomstige uur van de eerstvolgende werkdag uitgesteld.

§ 11. De leveringstermijn is nagekomen, indien vóór de afloop ervan :

a) van de aankomst van het goed is kennisgegeven en dit ter beschikking van de geadresseerde wordt gehouden, wanneer het zendingen betreft, die op het station worden afgeleverd en waarvan een kennisgeving van aankomst moet worden gezonden;

b) het goed ter beschikking van de geadresseerde wordt gehouden, wanneer het zendingen betreft, die op het station worden afgeleverd en waarvan geen kennisgeving van aankomst behoeft te worden gezonden;

c) het goed ter beschikking van de geadresseerde is gesteld, wanneer het zendingen betreft, die buiten de stations worden afgeleverd.

Artikel 12

Toestand, verpakking en merking van het goed

§ 1. Wanneer de spoorweg goed ten vervoer aanneemt, dat duidelijke tekenen van beschadiging vertoont, kan hij verlangen, dat van de toestand van dat goed een bijzondere vermelding op de vrachtbrief wordt aangetekend.

§ 2. Wanneer het goed door zijn aard een verpakking vereist, moet de afzender het goed op zodanige wijze verpakken, dat het gevrijwaard is voor geheel of gedeeltelijk verlies en voor beschadiging tijdens het vervoer en dat het geen schade aan personen, materieel of andere goederen kan berokkenen.

Overigens moet de verpakking voldoen aan de voorschriften van de tarieven en reglementen van de spoorweg van afzending.

§ 3. Indien de afzender de voorschriften van § 2 niet in acht heeft genomen kan de spoorweg de zending weigeren of eisen, dat de afzender op de vrachtbrief het ontbreken van de verpakking of de gebrekkige toestand daarvan door een nauwkeurige beschrijving erkent.

§ 4. De afzender is aansprakelijk voor alle gevolgen van het ontbreken of de gebrekkige toestand van de verpakking. Hij is met name verplicht de schade te vergoeden, die de spoorweg uit dien hoofde mocht hebben gelden. Bij gebreke van een vermelding op de vrachtbrief moet het bewijs van het ontbreken of de gebrekkige toestand van de verpakking door de spoorweg worden geleverd.

§ 5. Wanneer een afzender gelijksoortige goederen die een verpakking behoeven van hetzelfde station pleegt te verzenden en deze onverpakt of met een zelfde gebrekkige verpakking ten vervoer pleegt aan te bieden, kan hij van de naleving van de voorschriften van § 3 voor elke zending afzonderlijk worden vrijgesteld, door op dit station een algemene verklaring overeenkomstig het door de spoorweg vastgestelde en bekendgemaakt model te deponeren. In dit geval, moet op de vrachtbrief naar de op het station van afzending afgegeven algemene verklaring worden verwezen.

§ 6. Behoudens in de tarieven gemaakte uitzonderingen is de afzender verplicht bij stukgoedsendingen op elk collo :

a) het adres van de geadresseerde op het collo zelf of op een door de spoorweg goedgekeurd etiket;

b) het station van bestemming,

duidelijk en onuitwisbaar aan te geven zodat geen verwisseling mogelijk is en volkomen overeenstemming bestaat met de op de vrachtbrief voorkomende aanduidingen.

Indien het op de spoorweg van afzending van toepassing zijnde reglement dit bepaalt, moeten de naam en het adres van de geadresseerde worden vermeld en wel zichtbaar of onder het omgevouwen gedeelte van het etiket, dat slechts mag worden geopend, indien de vrachtbrief ontbreekt.

De aanduidingen onder a en b moeten ook voorkomen op elk onderdeel van de wagenladingen die in spoor/zeeverkeer zijn verzonden en moeten worden overgeladen.

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

§ 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 ou par d'autres autorités administratives. Fermeture douanière.

§ 1. L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les pièces qui sont nécessaires à l'accomplissement, avant la livraison de la marchandise au destinataire, des formalités exigées par les douanes ou par d'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 sont pas jointes à la lettre de voiture (voir article 15, § 1) ou si elles doivent être fournies par le destinataire, l'expéditeur est tenu d'indiquer dans la lettre de voiture la gare, le bureau de douane ou de toute autre autorité, où les pièces respectives seront mises à la disposition du chemin de fer et où les formalités doivent être remplies. Si l'expéditeur assiste lui-même aux opérations exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou s'y fait représenter par un mandataire, il suffit que ces pièces soient présentées lors desdites opérations.

§ 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 des douanes ou d'autres autorités administratives au sujet de l'emballage et du bâchage des marchandises. Si l'expéditeur n'a pas emballé ou bâché les marchandises conformément à ces prescriptions, le chemin de fer a le droit d'y pourvoir, les frais devant la marchandise.

Le chemin de fer peut refuser les envois dont la fermeture apposée par les douanes ou par d'autres autorités administratives est endommagée ou défectueuse.

CHAPITRE II

Exécution du contrat de transport

Article 14

Remise au transport et chargement des marchandises

§ 1. Les opérations de remise au transport de la marchandise sont régies par les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice.

§ 2. Le chargement incombe soit au chemin de fer, soit à l'expéditeur selon les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice, à moins que la présente Convention ne contiennent 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.

§ 7. Behoudens in de tarieven uitdrukkelijk gemaakte uitzonderingen, mogen licht breekbare voorwerpen (zoals porselein, aardewerk, glaswerk), voorwerpen, die in de wagen verstrooid zouden kunnen geraken (zoals fruit, noten, veevoeder, stenen), alsmede goederen die andere colli zouden kunnen verontreinigen of beschadigen (zoals kolen, kalk, as, gewone aardsoorten, verfaarde) slechts als wagenlading worden verzonden, tenzij deze goederen zodanig zijn verpakt of samengebonden, dat zij niet kunnen breken, verloren gaan of andere zendingen verontreinigen of beschadigen.

Artikel 13

Verstreking van bescheiden voor de vervulling van de door douane- en andere overheidsinstanties vereiste formaliteiten. Douaneversluiting.

§ 1. De afzender is verplicht bij de vrachtbrief de bescheiden te voegen die nodig zijn voor de vervulling, vóór de aflevering van het goed aan de geadresseerde, van de door de douane- en andere overheidsinstanties vereiste formaliteiten. Deze bescheiden mogen uitsluitend betrekking hebben op goederen die het onderwerp van een zelfde vrachtbrief uitmaken, tenzij ambtelijke voorschriften of de tarieven anders bepalen.

Wanneer deze bescheiden niet bij de vrachtbrief zijn gevoegd (zie artikel 15, § 1) of wanneer zij door de geadresseerde moeten worden verstrekt, is de afzender verplicht in de vrachtbrief het station, het douanekantoor of elke andere instantie aan te geven waar deze bescheiden ter beschikking van de spoorweg zullen worden gesteld en waar de formaliteiten moeten worden vervuld. Wanneer de afzender zelf het verrichten van de door de douane- of andere overheidsinstanties vereiste handelingen bijwoont of zich daarbij laat vertegenwoordigen door een gemachtigde, is het voldoende dat deze bescheiden bij genoemde handelingen worden aangeboden.

§ 2. De spoorweg is niet verplicht te onderzoeken of de bijgevoegde bescheiden volledig en juist zijn.

De afzender is tegenover de spoorweg aansprakelijk voor elke schade die uit het ontbreken, de onvolledigheid of de onjuistheid van die bescheiden zou kunnen voortvloeien, tenzij de spoorweg schuld heeft.

De spoorweg is in geval van schuld aansprakelijk voor de gevolgen van het verlies of het niet of onjuist gebruiken van de op de vrachtbrief vermelde bescheiden die bij dat document zijn gevoegd of aan hem zijn toevertrouwd; de door hem te betalen schadevergoeding kan evenwel nimmer hoger zijn dan die welke bij verlies van het goed verschuldigd zou zijn.

§ 3. De afzender is verplicht de voorschriften van de douane- of van andere overheidsinstanties betreffende de verpakking en de bescherming met dekkleden van de goederen na te leven. Indien de afzender de goederen niet overeenkomstig deze voorschriften heeft verpakt of met dekkleden beschermd, heeft de spoorweg het recht hierin te voorzien, waarbij de kosten ten laste van het goed komen.

De spoorweg kan zendingen waarvan de door de douane- of door andere overheidsinstanties aangebrachte versluiting beschadigd of gebrekkig is, weigeren.

HOOFDSTUK II

Uitvoering van de vervoerovereenkomst

Artikel 14

Aanbieding ten vervoer en laden van de goederen

§ 1. De wijze waarop de aanbieding ten vervoer geschiedt, wordt door de op het station van afzending van kracht zijnde wetten en reglementen bepaald.

§ 2. De op het station van afzending van kracht zijnde voorschriften bepalen of de goederen door de spoorweg of door de afzender worden geladen, tenzij dit Verdrag hieromtrent andere bepalingen bevat of de vrachtbrief melding maakt van een tussen de afzender en de spoorweg gesloten bijzondere overeenkomst.

Wanneer het laden door de afzender geschiedt, is deze aansprakelijk voor alle gevolgen van een gebrekkige belading. Hij is met name verplicht de schade te vergoeden, die de spoorweg uit dien hoofde mocht hebben geleden. Het bewijs van de gebrekkige belading moet door de spoorweg worden geleverd.

§ 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 ou par d'autres autorités administratives

§ 1. En cours de route, les formalités exigées par les douanes ou par d'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 ou par d'autres autorités administratives l'autorisent, d'accomplir lui-même ces formalités ou de les faire accomplir par un mandataire;

c) lorsque lui-même ou son mandataire assiste aux opérations précitées ou les effectue, de procéder également au paiement des droits de douane et autres frais si les lois et règlements du pays ou s'accomplissent lesdites opérations l'autorisent.

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

Si l'expéditeur a inscrit dans la lettre de voiture 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, dernier alinéa, 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. Les formalités susdites peuvent également être accomplies par le destinataire à la gare de destination non pourvue d'un bureau de douane, si les lois ou les règlements nationaux l'admettent ou s'il y a une autorisation préalable du chemin de fer et de la douane. Si le destinataire use de l'un des droits que lui donne le présent alinéa, 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. 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.

§ 3. De goederen moeten worden vervoerd in gesloten, in open, in bijzonder ingerichte wagons of in open wagons met dekkleden, overeenkomstig de voorschriften van de internationale tarieven, tenzij dit Verdrag te dien aanzien andere voorschriften bevat. Indien geen internationale tarieven bestaan of indien zij ter zake geen bepalingen bevatten, zijn de op het station van afzending van kracht zijnde voorschriften op het gehele traject van toepassing.

Artikel 15

Door de douane- en andere overheidsinstanties vereiste formaliteiten

§ 1. Onderweg worden de door de douane- en andere overheidsinstanties vereiste formaliteiten door de spoorweg vervuld. Het staat de spoorweg vrij deze taak onder eigen verantwoordelijkheid aan een gevolmachtigde toe te vertrouwen of zichzelf daarmee te belasten. In beide gevallen neemt de spoorweg de verplichtingen van een commissaris op zich.

Evenwel kan de afzender door een vermelding op de vrachtbrief, of de geadresseerde, die op grond van artikel 22 een opdracht geeft, verzoeken :

a) zelf de in de voorgaande alinea bedoelde handelingen bij te wonen of zich daarbij te doen vertegenwoordigen door een gevolmachtigde, ten einde alle inlichtingen te verstrekken en ter zake dienende opmerkingen te maken;

b) indien en voor zover de wetten en reglementen van het land, waar de door de douane- of andere overheidsinstanties vereiste formaliteiten moeten worden vervuld, het hem toestaan zelf deze formaliteiten te vervullen of ze door een gevolmachtigde te doen vervullen;

c) wanneer hij zelf of zijn gemachtigde de bovengenoemde handelingen bijwoont of deze verricht, ook de douanerechten en andere kosten te voldoen, indien de wetten en reglementen van het land waar genoemde handelingen worden verricht, het hem toestaan.

De afzender noch de geadresseerde, die het beschikkingsrecht heeft, noch hun gevolmachtigde heeft het recht het goed in bezit te nemen.

Indien de afzender voor de vervulling van de door de douane- of andere overheidsinstanties vereiste formaliteiten een station heeft aangewezen, waar op grond van de van kracht zijnde voorschriften de vervulling van die formaliteiten niet kan plaatsvinden, of indien hij voor deze verrichtingen een andere onuitvoerbare wijze van handelen heeft voorgeschreven, handelt de spoorweg op de wijze die hij voor de belangen van de rechthebbende het gunstigste acht en stelt de afzender van de getroffen maatregelen in kennis.

Indien de afzender op de vrachtbrief een frankeringsvoorschrift heeft vermeld, waarin de douanerechten opgenomen zijn, heeft de spoorweg het recht de douaneformaliteiten naar eigen keuze onderweg of op het station van bestemming te vervullen.

§ 2. Behoudens de in de laatste alinea van § 1 genoemde uitzondering heeft de geadresseerde het recht op het station van bestemming waar een douanekantoor is gevestigd, de douaneformaliteiten zelf te vervullen, indien de vrachtbrief de vrijmaking bij aankomst voorschrijft of indien bij het ontbreken van dit voorschrift het goed onder douaneverhuizing aankomt. Bovendien genoemde formaliteiten kunnen ook worden vervuld door de geadresseerde op het station van bestemming waar geen douanekantoor is gevestigd, indien de nationale wetten of reglementen het toestaan of indien er een voorafgaande machtiging van de spoorweg en de douane voorhanden is. Indien de geadresseerde van een van de hem in deze alinea toegekende rechten gebruik maakt, moet hij vooraf de op de zending drukkende kosten voldoen.

De spoorweg kan handelen zoals in § 1 is aangegeven, indien de geadresseerde de vrachtbrief niet in ontvangst heeft genomen binnen de termijn vastgesteld in de op het station van bestemming van kracht zijnde reglementen.

Artikel 16

Aflevering

§ 1. De spoorweg is verplicht de vrachtbrief en het goed op het station van bestemming aan de geadresseerde tegen kwijting en tegen betaling van de te zijnen laste gebrachte schuldverdringen van de spoorweg, af te leveren.

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 :

a) la remise de celle-ci 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;

b) l'entreposage auprès du chemin de fer ou le dépôt chez un commissionnaire-expéditeur ou dans un entrepôt public, effectués conformément aux dispositions en vigueur.

§ 3. Les lois et règlements en vigueur à la gare destinataire ou les contrats avec le destinataire déterminent si le chemin de fer a le droit ou l'obligation de remettre la marchandise au destinataire ailleurs qu'à la gare destinataire, soit sur embranchement particulier, soit à son domicile, soit dans un dépôt du chemin de fer. Si le chemin de fer remet ou fait remettre la marchandise sur un embranchement particulier, à domicile ou dans un dépôt, la livraison n'est réputée effectuée qu'au moment de cette remise. Sauf accord contraire entre le chemin de fer et l'embranché, les opérations effectuées par le chemin de fer, pour le compte et sous la direction de l'embranché, ne sont pas couvertes par le contrat de transport.

§ 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, 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 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. 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 dans la lettre de voiture, en utilisant l'une des mentions suivantes :

a) 1° « franco de port », s'il prend à sa charge uniquement le prix de transport;

2° « franco de port y compris... », s'il prend à sa charge des frais en sus du prix du transport. Il doit désigner exactement ces frais; les adjonctions, qui ne peuvent concerner que des frais accessoires ou autres frais survenant à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, ainsi que les sommes perçues soit par les douanes, soit par d'autres autorités administratives, ne doivent pas avoir pour effet de diviser le montant total d'une même catégorie de frais (par exemple le montant total des droits de douane et des autres sommes à payer à la douane, la taxe sur la valeur ajoutée étant considérée comme une catégorie séparée);

3° « franco de port jusqu'à X » (X désignant nommément le point ou se fait la soudure des tarifications des pays limitrophes), s'il prend à sa charge le prix du transport jusqu'à X;

De aanneming van de vrachtbrief verplicht de geadresseerde het te zijnen laste gebrachte bedrag van de schuldvorderingen aan de spoorweg te betalen.

§ 2. Met de aflevering van het goed aan de geadresseerde worden gelijkgesteld :

a) de afgifte hiervan aan de autoriteiten van de douane of plaatselijke belastinginstanties in hun expeditielokalen of in hun entrepôts, wanneer deze zich niet onder bewaking van de spoorweg bevinden;

b) het in bewaring geven bij de spoorweg of het opslaan bij een expéditeur of in een openbaar entrepôt, verricht overeenkomstig de van kracht zijnde voorschriften.

§ 3. De op het station van bestemming van kracht zijnde wetten en reglementen of de overeenkomsten met de geadresseerde bepalen of de spoorweg het recht of de verplichting heeft het goed elders bij de geadresseerde te bestellen dan op het station van bestemming, op een particuliere spooraansluiting, dan wel op het adres van de geadresseerde, of in een depot van de spoorweg. Indien de spoorweg het goed bestelt of doet bestellen op een particuliere spooraansluiting, op het adres van de geadresseerde of in een depot wordt de aflevering geacht eerst op het tijdstip van deze bestelling te hebben plaatsgevonden. Behoudens andersluidende overeenkomst tussen de spoorweg en de eigenaar van de spooraansluiting worden de door de spoorweg verrichte handelingen voor rekening en onder leiding van de eigenaar van de spooraansluiting niet door de vervoerovereenkomst gedekt.

§ 4. Na aankomst van het goed op het station van bestemming heeft de geadresseerde het recht de spoorweg te verzoeken hem de vrachtbrief ter hand te stellen en hem het goed af te leveren. Indien het verlies van het goed is vastgesteld of indien het goed niet vóór afloop van de in artikel 30, § 1, genoemde termijn is aangekomen, kan de geadresseerde op eigen naam de uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende rechten tegenover de spoorweg doen gelden.

§ 5. De rechthebbende kan de aanneming van het goed weigeren, zelfs na inontvangstneming van de vrachtbrief en betaling van de kosten, zolang niet is overgegaan tot het door hem verlangde onderzoek, ten einde een beweerde beschadiging vast te stellen.

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

Artikel 17

Betaling van de kosten

§ 1. De kosten (vracht, bijkomende kosten, douanerechten en andere kosten, die ontstaan vanaf de aanneming ten vervoer tot aan de aflevering) worden overeenkomstig de navolgende bepalingen door de afzender of door de geadresseerde betaald.

Voor de toepassing van deze bepalingen worden als vracht beschouwd de rechten, die volgens het toe te passen tarief bij de berekening van de vracht moeten worden opgeteld bij de prijzen van de normale tarieven of bij de prijzen van de uitzonderingstarieven.

§ 2. De afzender die de kosten geheel of gedeeltelijk voor zijn rekening neemt moet dit op de vrachtbrief vermelden met gebruikmaking van een van de volgende vermeldingen :

a) 1° « franco vracht », indien hij uitsluitend de vracht voor zijn rekening neemt;

2° « franco vracht met inbegrip van... », indien hij behalve de vracht nog andere kosten voor zijn rekening neemt. Hij moet deze kosten nauwkeurig aanduiden; de toevoegingen, die alleen betrekking kunnen hebben op bijkomende kosten of andere kosten die ontstaan van de aanneming ten vervoer tot aan de aflevering, alsmede op bedragen die hetzij door de douane, hetzij door andere overheidsinstanties worden geïnd, mogen niet een splitsing tot gevolg hebben van het totale bedrag van een zelfde soort kosten (b.v. het totale bedrag van de douanerechten en andere bedragen die aan de douane moeten worden betaald; de belasting op de toegevoegde waarde wordt als een afzonderlijke categorie beschouwd);

3° « franco vracht tot X » (X geeft met name het punt aan, waar de tarieven van aangrenzende landen op elkander aansluiten) indien hij de vracht tot X voor zijn rekening neemt;

4° « franco de port y compris... jusqu'à X » (X désignant nommément le point ou se fait la soudure des tarifications des pays limitrophes), s'il prend à sa charge des frais en sus du prix de transport jusqu'à X, à l'exclusion de tous frais se rapportant au pays ou au chemin de fer subséquent. L'expéditeur doit désigner exactement ces frais; les adjonctions, qui ne peuvent concerner que des frais accessoires ou autres frais survenant à partir de l'acceptation au transport jusqu'à X, ainsi que les sommes perçues soit par les douanes, soit par d'autres autorités administratives, ne doivent pas avoir pour effet de diviser le montant total d'une même catégorie de frais (par exemple le montant total des droits de douane et des autres sommes à payer à la douane, la taxe sur la valeur ajoutée étant considérée comme une catégorie séparée);

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

c) « franco pour... », s'il prend à sa charge une somme déterminée. Sauf dispositions contraires dans les tarifs, cette somme doit être exprimée dans la monnaie du pays expéditeur.

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 a, 4°.

§ 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 être fixé exactement au moment de la remise au transport, 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. Le chemin de fer peut exiger à titre de garantie le dépôt contre reçu d'une somme représentant approximativement les frais. 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. En cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans la détermination ou la perception des frais, le trop-perçu est restitué d'office par le chemin de fer, ou le moins-perçu versé au chemin de fer, pour autant que la différence en plus ou en moins dépasse dix francs par lettre de voiture.

4° « franco vracht met inbegrip van... tot X » (X geeft met name het punt aan, waar de tarieven van aangrenzende landen op elkander aansluiten) indien hij behalve de vracht tot X nog andere kosten voor zijn rekening neemt, met uitsluiting van alle kosten die betrekking hebben op het alsdan volgende land of de alsdan volgende spoorweg. De afzender moet deze kosten nauwkeurig aanduiden; de toevoegingen, die alleen betrekking kunnen hebben op bijkomende kosten of andere kosten die ontstaan van de aanneming ten vervoer tot aan de aflevering, alsmede op bedragen die hetzij door de douane, hetzij door andere overheidsinstanties worden geïnd, mogen niet een splitsing tot gevolg hebben van het totale bedrag van een zelfde soort kosten (b.v. het totale bedrag van de douanerechten en andere bedragen, die aan de douane moeten worden betaald; de belasting op de toegevoegde waarde wordt als een afzonderlijke categorie beschouwd);

b) « franco alle kosten », indien hij alle kosten (vracht, bijkomende kosten, douanerechten en andere kosten) voor zijn rekening neemt;

c) « franco voor... », indien hij een bepaald bedrag voor zijn rekening neemt. Tenzij de tarieven het tegendeel bepalen, moet het bedrag worden uitgedrukt in de munteenheid van het land van afzending.

De bijkomende kosten en andere kosten die volgens de reglementen en binnentarieven van het land van afzending of, eventueel, volgens het toegepaste internationale tarief voor het gehele betrokken traject moeten worden berekend, alsmede de in artikel 20, § 2, bedoelde premie voor het belang bij de aflevering moeten in geval van betaling van de kosten volgens letter a, punt 4, altijd in hun geheel door de afzender worden betaald.

§ 3. Internationale tarieven kunnen ter zake van de betaling van de kosten het uitsluitende gebruik van bepaalde in § 2 vermelde aanduidingen of het gebruik van andere aanduidingen voorschrijven.

§ 4. Kosten die de afzender niet voor zijn rekening heeft genomen, worden geacht ten laste van de geadresseerde te zijn gebracht. Evenwel komen de kosten steeds ten laste van de afzender, wanneer de geadresseerde de vrachtbrief niet in ontvangst heeft genomen, noch zijn rechten overeenkomstig artikel 16, § 4, heeft doen gelden, noch de vervoerovereenkomst overeenkomstig artikel 22 heeft gewijzigd.

§ 5. Bijkomende kosten, zoals staangeld, magazijngeld en weegloon, waarvan de heffing het gevolg is van een aan de geadresseerde toe te schrijven feit of van een door hem gedaan verzoek, moeten steeds door hem worden betaald.

§ 6. De spoorweg van afzending kan van de afzender de vooruitbetaling van de kosten eisen, wanneer het goederen betreft, die volgens zijn mening aan spoedig bederf onderhevig zijn of die op grond van hun geringe waarde of hun aard hem geen voldoende waarborg voor de kosten bieden.

§ 7. Indien het bedrag van de kosten die de afzender voor zijn rekening neemt op het tijdstip van de aanbieding ten vervoer niet nauwkeurig kan worden vastgesteld, worden deze kosten op een frankeringsnota vermeld, die uiterlijk dertig dagen na het verstrijken van de leveringstermijn met de afzender moet worden vereffend. De spoorweg kan bij wijze van waarborgsom tegen ontvangstbewijs de storting vorderen van een bedrag dat de kosten bij benadering dekt. Een volgens de gegevens van de frankeringsnota opgemaakte gespecificeerde nota van onkosten wordt aan de afzender afgegeven tegen teruggave van het ontvangstbewijs.

§ 8. Het station van afzending moet zowel op de vrachtbrief als op de duplicaat-vrachtbrief de ontvangen gefrankeerde bedragen specificeren, behalve indien de op het station van afzending van kracht zijnde voorschriften op tarieven bepalen, dat deze kosten alleen op de duplicaat-vrachtbrief moeten worden gespecificeerd. In de in § 7 genoemde gevallen mogen deze kosten op de vrachtbrief, noch op de duplicaat-vrachtbrief worden gespecificeerd.

Artikel 18

Correctie van geïnde bedragen

§ 1. Bij onjuiste toepassing van een tarief of bij een foutieve vaststelling of inning van de kosten, wordt het te veel geïnde ambtshalve door de spoorweg terugbetaald of het te weinig geïnde alsnog aan de spoorweg betaald, voor zover het te veel of te weinig betaalde bedrag tien frank per vrachtbrief te boven gaat.

§ 2. 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.

§ 3. Les sommes dues en vertu du présent article portent intérêt à cinq pour cent 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.

Si l'ayant droit ne remet pas au chemin de fer, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective des pièces.

Article 19

Remboursement et débours

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

§ 2. Le chemin de fer n'est tenu de payer le remboursement qu'autant que le montant en a été versé par le destinataire. Ce montant doit être mis à disposition dans le délai de trente jours à partir de ce versement; en cas de retard, des intérêts à cinq pour cent 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).

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

a) que la marchandise soit retirée à la gare expéditrice;

§ 2. Wanneer de vrachtbrief niet in ontvangst is genomen, is de afzender verplicht de ten onrechte niet geïnde bedragen aan de spoorweg te betalen. Wanneer de vrachtbrief door de geadresseerde in ontvangst is genomen of de vervoerovereenkomst krachtens artikel 22 is gewijzigd, is de afzender slechts gehouden tot betaling van een ten onrechte niet geïnde bedrag, voorzover dit betrekking heeft op kosten die hij voor zijn rekening heeft genomen krachtens het door hem op de vrachtbrief vermelde frankeringsvoorschrift; het restant van het ten onrechte niet geïnde bedrag komt ten laste van de geadresseerde.

§ 3. Over de krachtens dit artikel verschuldigde bedragen wordt, indien zij tien frank per vrachtbrief te boven gaan, een rente van vijf procent per jaar berekend.

Deze rente loopt van de dag van de ingebrekestelling of van die van de in artikel 41 bedoelde vordering buiten rechte, of van de dag van de dagvaarding, indien de ingebrekestelling niet heeft plaats gehad of de vordering niet is ingesteld.

Indien de rechthoudende niet binnen een hem gestelde redelijke termijn de nodige bewijsstukken voor de definitieve regeling van de vordering buiten rechte aan de spoorweg overhandigt, is over de periode tussen het verstrijken van de vastgestelde termijn en het tijdstip van de daadwerkelijke overhandiging van de stukken geen rente verschuldigd.

Artikel 19

Remboursementen en voorschotten

§ 1. De afzender kan zijn zending tot de waarde van het goed met een remboursement belasten. Het bedrag van het remboursement moet in de munteenheid van het land van vertrek worden uitgedrukt; de tarieven kunnen uitzonderingen toelaten.

§ 2. De spoorweg is slechts tot uitbetaling van het remboursement verplicht, voorzover het bedrag daarvan door de geadresseerde is betaald. Dit bedrag moet binnen een termijn van dertig dagen na deze betaling ter beschikking worden gesteld; bij vertraging is na afloop van deze termijn een rente van vijf procent per jaar verschuldigd.

§ 3. Indien het goed geheel of gedeeltelijk aan de geadresseerde is afgeleverd zonder voorafgaande inning van het remboursement, moet de spoorweg de afzender de schade tot het bedrag van het remboursement vergoeden, behoudens zijn verhaal op de geadresseerde.

§ 4. Voor verzending onder remboursement wordt een in de tarieven vastgestelde provisie geheven; deze provisie is ook dan verschuldigd, wanneer het remboursement is opgeheven of verlaagd door een wijziging van de vervoerovereenkomst (artikel 21, § 1).

§ 5. Voorschotten zijn slechts toegelaten volgens de op het station van afzending van kracht zijnde bepalingen.

Artikel 20

Aangifte van het belang bij de aflevering

§ 1. Voor elke zending kan het belang bij de aflevering worden aangegeven door vermelding op de vrachtbrief overeenkomstig het bepaalde in artikel 6, § 7, letter c.

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

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

HOOFDSTUK III

Wijziging van de vervoerovereenkomst

Artikel 21

Recht van de afzender tot wijziging van de vervoerovereenkomst

§ 1. De afzender heeft het recht de vervoerovereenkomst te wijzigen door opdracht te geven :

a) dat het goed op het station van afzending aan het vervoer wordt onttrokken;

- 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 ou le transport a été arrêté soit ouverte aux deux services; il peut également prescrire le tarif à appliquer et l'itinéraire à suivre. L'expéditeur doit également donner une nouvelle prescription d'affranchissement, s'il a pris des frais à sa charge jusqu'à un point de soudure des tarifications, selon les modalités de l'article 17, § 2, et si, par suite de la modification du contrat de transport, l'envoi n'est plus acheminé par ce point. La nouvelle prescription d'affranchissement ne doit toutefois pas entraîner de modification de la prescription initiale pour les pays déjà empruntés, à l'exception de la modification admise sous lettre h.

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 fixé par les chemins de fer, et publié.

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, ou par téléscripteur. 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.

- b) dat het goed onderweg wordt vastgehouden;
- c) dat de aflevering van het goed wordt uitgesteld;
- d) dat het goed aan een andere persoon dan de op de vrachtbrief aangeduide geadresseerde wordt afgeleverd;
- e) dat het goed op een ander station dan het op de vrachtbrief aangeduide station van bestemming wordt afgeleverd of naar het station van afzending wordt teruggezonden; in dat geval, kan de afzender voorschrijven, dat een zending die aanvankelijk als vrachtgoed is verzonden als snelgoed wordt doorgezonden of omgekeerd, mits het station waar de zending is vastgehouden voor beide wijzen van vervoer geopend is; hij kan eveneens het toe te passen tarief en de te volgen route voorschrijven. Heeft de afzender op de wijze van artikel 17, § 2, de kosten voor zijn rekening genomen tot een punt waarop de tarieven op elkander aansluiten en wordt, wegens de wijziging van de vervoerovereenkomst, de zending niet meer langs dit punt vervoerd, dan moet hij zelfdertijd een nieuw frankeringsvoorschrift geven. Het nieuwe frankeringsvoorschrift mag evenwel geen wijziging van het oorspronkelijke voorschrift inhouden voor landen waarheen het vervoer reeds heeft plaatsgevonden, met uitzondering van de onder letter h toegelaten wijziging.

Tenzij de tarieven van de spoorweg van afzending het tegen-deel bepalen, worden ook verzoeken tot wijziging van de vervoerovereenkomst aangenomen, die ten doel hebben :

- f) het vaststellen van een remboursement;
- g) verhoging, verlaging of opheffing van het remboursement;
- h) het voor zijn rekening nemen van de kosten van een ongefrankeerde zending of de verhoging van de overeenkomstig artikel 17, § 2, voor zijn rekening genomen kosten.

Andere dan de hiervoor opgesomde opdrachten zijn niet geoorloofd. Internationale tarieven kunnen evenwel de afzender het recht verlenen, tot andere dan de hiervoor genoemde wijzigingen opdracht te geven.

De opdrachten mogen nimmer splitsing van de zending ten gevolge hebben.

§ 2. De hiervoor bedoelde nadere aanwijzingen moeten worden gegeven door middel van een schriftelijke verklaring overeenkomstig het door de spoorweg opgestelde en bekend gemaakte model.

Deze verklaring moet door de afzender worden herhaald en ondertekend op de duplicaat-vrachtbrief, die gelijktijdig aan de spoorweg moet worden aangeboden. Het station van afzending bevestigt de ontvangst van de nadere aanwijzing door zijn datumstempel op de duplicaat-vrachtbrief af te drukken onder de verklaring van de afzender, aan wie deze duplicaat-vrachtbrief dan wordt teruggegeven. De spoorweg, die de nadere aanwijzing van de afzender heeft uitgevoerd zonder overlegging van de duplicaat-vrachtbrief te verlangen, is aansprakelijk voor de schade die hieruit voortvloeit voor de geadresseerde aan wie deze duplicaat-vrachtbrief door de afzender ter hand mocht zijn gesteld.

Wanneer de afzender verhoging, verlaging of opheffing van een remboursement verzoekt, moet hij het bewijsstuk dat hem aanvankelijk werd afgegeven, overleggen. Bij verhoging of verlaging van het remboursement wordt dit bewijsstuk na wijziging aan de belanghebbende teruggegeven; bij opheffing van het remboursement wordt het ingetrokken.

Elke door de afzender op een andere dan de voorgeschreven wijze gegeven nadere aanwijzing is nietig.

§ 3. De spoorweg geeft alleen gevolg aan de door de afzender gegeven nadere aanwijzingen, wanneer deze door het station van afzending zijn overgebracht.

Indien de afzender dit verzoekt wordt het station van bestemming of het station waar de zending moet worden vastgehouden, op kosten van de afzender per telegram, telefonisch of per telex door het station van afzending verwittigd; een telegram of een telefonische mededeling moet door een schriftelijke verklaring worden bevestigd. Tenzij een internationaal tarief of andere overeenkomsten tussen de belanghebbende spoorwegen anders bepalen, moet het station van bestemming of het station waar de zending is aangehouden, de nadere aanwijzing uitvoeren zonder de bevestiging af te wachten, indien het telegram of de telefonische mededeling van het station van afzending afkomstig is, hetgeen in geval van twijfel moet worden onderzocht.

§ 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 le destinataire a accepté la marchandise;
- c) lorsque celui-ci a fait valoir le droit résultant pour lui du contrat de transport conformément à l'article 16, § 4;

d) 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. 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, § 6, 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;
- 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, 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 ou 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 fixé par les chemins de fer, et publié, 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 ou par téléscripteur, 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;

§ 4. Het recht tot wijziging van de vervoerovereenkomst vervalt in de volgende gevallen, zelfs als de afzender in het bezit van de duplicaat-vrachtbrief is :

- a) wanneer de vrachtbrief door de geadresseerde in ontvangst is genomen;
- b) wanneer de geadresseerde het goed heeft aanvaard;
- c) wanneer de geadresseerde overeenkomstig artikel 16, § 4, zijn uit de vervoerovereenkomst voortvloeiend recht heeft doen gelden;
- d) wanneer de geadresseerde overeenkomstig artikel 22 het recht heeft opdrachten te geven, zodra de zending in het douanegebied van het land van bestemming is gekomen.

Vanaf dit ogenblik, moet de spoorweg zich houden aan de opdrachten van de geadresseerde.

Artikel 22

Recht van de geadresseerde tot wijziging van de vervoerovereenkomst

§ 1. De geadresseerde heeft het recht de vervoerovereenkomst te wijzigen, wanneer de afzender noch de kosten die betrekking hebben op het vervoer in het land van bestemming voor zijn rekening heeft genomen, noch de in artikel 6, § 7, letter h, genoemde aanduiding op de vrachtbrief heeft vermeld.

Aan opdrachten die de geadresseerde kan geven wordt slechts gevolg gegeven, wanneer de zending in het douanegebied van het land van bestemming is aangekomen.

De geadresseerde kan opdracht geven :

- a) dat het goed onderweg wordt vastgehouden;
- b) dat de aflevering wordt uitgesteld;
- c) dat het goed in het land van bestemming aan een andere persoon dan de op de vrachtbrief aangeduide geadresseerde wordt afgeleverd;
- d) dat de door de douane- en andere overheidsinstanties vereiste formaliteiten volgens één van de in artikel 15, § 1, tweede alinea aangegeven wijze zullen worden uitgevoerd.

Tenzij de internationale tarieven het tegendeel bepalen, kan de geadresseerde bovendien opdracht geven :

- e) dat het goed in het land van bestemming op een ander dan het op de vrachtbrief aangeduide station van bestemming wordt afgeleverd. In dat geval kan hij voorschrijven, dat een zending die aanvankelijk als vrachtgoed is verzonden als snelgoed wordt doorgezonden of omgekeerd, mits het station, waar de zending is aangehouden, voor beide wijzen van vervoer geopend is; hij kan eveneens het toe te passen tarief en de te volgen route voorschrijven.

Andere dan de hiervoor opgesomde opdrachten zijn niet geoorloofd. Internationale tarieven kunnen evenwel de geadresseerde het recht verlenen tot andere dan de hiervoor genoemde wijzigingen opdracht te geven.

De opdrachten mogen nimmer splitsing van de zending ten gevolge hebben.

§ 2. De hiervoor opgesomde opdrachten moeten door middel van een schriftelijke verklaring overeenkomstig het door de spoorweg opgestelde en openbaar gemaakte model worden gegeven aan het station van bestemming of aan het station, waar de zending het land van bestemming binnenkomt.

Elke door de geadresseerde op een andere dan de voorgeschreven wijze gegeven opdracht is nietig.

Voor de uitoefening van zijn recht tot wijziging van de vervoerovereenkomst is de geadresseerde niet verplicht de duplicaat-vrachtbrief over te leggen.

§ 3. Indien de geadresseerde dit verzoekt, brengt het station dat de opdracht heeft ontvangen deze op kosten van de geadresseerde door een telegram, een telefonisch of een per telex overgebracht bericht, welk telegram of telefonisch bericht moet worden bevestigd door een schriftelijke verklaring, over aan het station dat de opdracht moet uitvoeren; dit station voert de opdracht uit zonder de bevestiging af te wachten, indien het telegram of de telefonische mededeling van het daartoe bevoegde station afkomstig is, hetgeen in geval van twijfel moet worden onderzocht.

§ 4. Het recht van de geadresseerde de vervoerovereenkomst te wijzigen vervalt in de volgende gevallen :

- a) wanneer hij de vrachtbrief in ontvangst heeft genomen;

- b) lorsqu'il a accepté la marchandise;
- c) lorsqu'il a fait valoir les droits résultant pour lui du contrat de transport, conformément à l'article 16, § 4;
- d) lorsque la personne désignée par lui, conformément au § 1, 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. 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.

§ 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, 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. En cas d'empêchements au transport, il appartient au chemin de fer de décider s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire ou s'il convient, dans

b) wanneer hij het goed heeft aanvaard;

c) wanneer hij zijn overeenkomstig artikel 16, § 4, uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende rechten heeft doen gelden;

d) wanneer de door hem overeenkomstig § 1, letter c, aangewezen persoon de vrachtbrief in ontvangst heeft genomen of wanneer deze zijn rechten overeenkomstig artikel 16, § 4, heeft doen gelden.

§ 5. Indien de geadresseerde opdracht heeft gegeven het goed aan een andere persoon af te leveren, heeft deze niet het recht de vervoerovereenkomst te wijzigen.

Artikel 23

Uitvoering van nadere aanwijzingen en opdrachten

§ 1. De spoorweg mag de uitvoering van de hem op grond van de artikelen 21 of 22 gegeven opdrachten niet weigeren of uitstellen, behalve in de volgende gevallen :

- a) de uitvoering is niet meer mogelijk op het tijdstip waarop de opdrachten het station, dat deze moet uitvoeren, bereiken;
- b) de uitvoering is van dien aard dat daardoor de regelmatige dienstuitvoering zou worden verstoord;
- c) de uitvoering is, wanneer het een wijziging van het station van bestemming betreft, in strijd met de wetten en reglementen die van kracht zijn in een der landen waardoor het vervoer moet plaatsvinden, in het bijzonder met voorschriften van de douane en andere overheidsinstanties;
- d) de waarde van het goed dekt, wanneer het een wijziging van het station van bestemming betreft, naar alle waarschijnlijkheid niet alle kosten die bij aankomst op de nieuwe bestemming op het goed zullen drukken, tenzij het bedrag van deze kosten onmiddellijk betaald of gewaarborgd wordt.

In de hiervoor genoemde gevallen moet degene die de opdrachten heeft gegeven, zo spoedig mogelijk in kennis worden gesteld van de belemmeringen die de uitvoering van zijn opdrachten verhinderen.

Indien de spoorweg deze belemmeringen niet kan voorzien, komen alle gevolgen die voortvloeien uit het begin van uitvoering van de opdrachten, voor rekening van degene die de opdrachten heeft gegeven.

§ 2. Indien het goed op grond van de nadere opdracht op een tussenliggend station moet worden afgeleverd, wordt de vracht berekend van het station van afzending tot dit tussenliggende station. Indien evenwel het goed het tussenliggende station reeds voorbij is, wordt de vracht berekend van het station van afzending tot het station waar de zending wordt aangehouden en vandaar tot het tussenliggende station.

Indien het goed op grond van de nadere opdracht naar een ander station van bestemming moet worden vervoerd of naar het station van afzending moet worden teruggezonden, wordt de vracht berekend van het station van afzending tot het station waar de zending wordt aangehouden en vandaar tot het nieuwe station van bestemming of tot het station van afzending.

De toe te passen tarieven zijn die welke op elk van deze trajecten van kracht zijn op de dag waarop de vervoerovereenkomst is gesloten.

De voorafgaande bepalingen zijn op overeenkomstige wijze op de bijkomende kosten en andere kosten van toepassing.

§ 3. De kosten die zijn ontstaan door de uitvoering van een opdracht van de afzender of de geadresseerde, drukken op het goed, met uitzondering van die welke door de schuld van de spoorweg zijn ontstaan.

§ 4. Onder voorbehoud van de bepalingen van § 1 is de spoorweg, in geval van schuld zijnerzijds, aansprakelijk voor de gevolgen van het niet uitvoeren of van de onjuiste uitvoering van een krachtens de artikelen 21 en 22 gegeven opdracht. De schadevergoeding, die hij zal moeten betalen, kan evenwel nooit hoger zijn dan die welke verschuldigd zou zijn in geval van verlies van het goed.

Artikel 24

Belemmeringen in het vervoer

§ 1. Bij belemmeringen in het vervoer moet de spoorweg beslissen of het de voorkeur verdient het goed na wijziging van de route amtsshalve door te zenden dan wel of het in het belang

l'intérêt de l'expéditeur, de lui demander des instructions en lui fournissant les informations utiles dont le chemin de fer dispose.

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.

§ 7. Si l'empêchement au transport intervient auprès 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, 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. En cas d'empêchement 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, soit par téléscripteur, 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 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.

van de afzender is, hem instructies te vragen, waarbij de spoorweg de afzender alle ter zake dienende gegevens verstrekt waarover hij beschikt.

Behoudens schuld van de spoorweg heeft deze het recht de op de gebruikte routes toe te passen vrachtprijs te heffen; voorts gelden de met deze route overeenkomende leveringstermijnen, zelfs indien deze langer zijn dan voor de oorspronkelijke route.

§ 2. Indien er geen andere route is of indien om andere redenen de voortzetting van het vervoer niet mogelijk is, vraagt de spoorweg instructies aan de afzender; dit verzoek is evenwel voor de spoorweg niet verplicht bij een tijdelijke belemmering die voortvloeit uit de in artikel 5, § 4, genoemde omstandigheden.

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

Indien volgens het oordeel van de spoorweg die instructies niet kunnen worden uitgevoerd, vraagt de spoorweg de afzender om nieuwe instructies.

§ 4. De van een belemmering in het vervoer in kennis gestelde afzender kan zijn instructies geven aan het station van afzending of aan het station waar het goed zich bevindt. Indien hij de aanduiding van de geadresseerde of van het station van bestemming wijzigt of indien hij zijn instructies geeft van een ander station dan dat van afzending, moet hij zijn instructies vermelden op de duplicaat-vrachtbrief, die moet worden overgelegd.

Indien de spoorweg gevolg geeft aan de instructies van de afzender zonder overlegging van de duplicaat-vrachtbrief te hebben geëist en indien dit duplicaat aan de geadresseerde is overgegeven, is de spoorweg tegenover deze aansprakelijk voor de schade die daaruit zou kunnen voortvloeien.

§ 5. Indien de van een belemmering in het vervoer in kennis gestelde afzender niet binnen een redelijke termijn uitvoerbare instructies geeft, zal worden gehandeld volgens de voor belemmeringen in de aflevering geldende voorschriften die van kracht zijn op de spoorweg waar het goed is vastgehouden.

Indien het goed verkocht is, moet de opbrengst van de verkoop na aftrek van de kosten die op het goed drukken, ter beschikking van de afzender worden gehouden. Indien de opbrengst lager is dan de kosten die op het goed drukken, moet de afzender het verschil bijbetalen.

§ 6. Indien de belemmering in het vervoer ophoudt te bestaan vóór aankomst van de instructies van de afzender, wordt het goed naar zijn bestemming doorgezonden, zonder dat deze instructies worden afgewacht en wordt de afzender hiervan zo spoedig mogelijk in kennis gesteld.

§ 7. Indien de belemmering in het vervoer optreedt, nadat de geadresseerde de vervoerovereenkomst op grond van artikel 22 heeft gewijzigd, is de spoorweg verplicht daarvan kennis te geven aan deze geadresseerde, op wie de bepalingen van de §§ 1, 2, 5 en 6 op overeenkomstige wijze van toepassing zijn. Hij is niet verplicht de duplicaat-vrachtbrief over te leggen.

§ 8. De bepalingen van artikel 23 zijn van toepassing op de krachtens dit artikel vervoerde zendingen.

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 kennisgeven en hem instructies vragen. De afzender moet zonder tussenkomst van het station van afzending schriftelijk, telegrafisch of per telex worden verwittigd, wanneer hij zulks op de vrachtbrief heeft verzocht. De kosten van deze kennisgeving drukken op het goed.

Indien de belemmering in de aflevering heeft opgehouden te bestaan vóór de aankomst van de instructies van de afzender op het station van bestemming, wordt het goed aan de geadresseerde afgeleverd. Van deze aflevering moet de afzender onverwijld per aangetekende brief kennis worden gegeven; de kosten van deze kennisgeving drukken op het goed.

Indien de geadresseerde het goed weigert, heeft de afzender het recht erover te beschikken, zelfs indien hij de duplicaat-vrachtbrief niet kan overleggen.

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, 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 § 2, 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 I Responsabilité

Article 26 Responsabilité collective des chemins de fer

§ 1. 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. Le chemin de fer est responsable du dépassement du délai de livraison, du dommage résultant de la perte totale ou partielle de la marchandise, ainsi que des avaries qu'elle subit à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison.

§ 2. Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si le dépassement du délai de livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, etc.) ou des circonstances que le chemin de fer ne pouvant 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;

De afzender kan ook op de vrachtbrief verzoeken hem het goed ambtshalve terug te zenden, indien zich een belemmering in de aflevering voordoet. Buiten dit geval, mag het goed de afzender niet zonder zijn uitdrukkelijke toestemming worden teruggezonden.

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

§ 2. In alle in § 1 van dit artikel niet genoemde gevallen wordt, behoudens de voorschriften van artikel 45, bij belemmering in de aflevering de wijze van handelen bepaald door de wetten en reglementen die op de met de aflevering belaste spoorweg van kracht zijn.

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 lager is 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 de vervoerovereenkomst op grond van artikel 22 heeft gewijzigd, moet de spoorweg deze geadresseerde, waarop § 2, tweede alinea, op overeenkomstige wijze van toepassing is, daarvan in kennis stellen.

§ 4. De bepalingen van artikel 23 zijn van toepassing op de krachtens dit artikel vervoerde zendingen.

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 uitvoering van het vervoer op het gehele traject tot de aflevering.

§ 2. Elke volgende spoorweg treedt door het feit dat hij het goed met de oorspronkelijke vrachtbrief overneemt tot de vervoerovereenkomst toe, overeenkomst de bepalingen van dit document en aanvaardt de daaruit voortvloeiende verplichtingen, onverminderd de bepalingen van artikel 43, § 3, die de spoorweg van bestemming betreffen.

Artikel 27 Omvang van de aansprakelijkheid

§ 1. De spoorweg is aansprakelijk voor overschrijding van de leveringstermijn, voor schade die voortvloeit uit geheel of gedeeltelijk verlies van het goed, alsmede voor beschadiging van het goed van de aanneming ten vervoer tot de aflevering.

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

§ 3. De spoorweg is van deze aansprakelijkheid ontheven, wanneer het verlies of de beschadiging het gevolg is van de bijzondere gevaren, verbonden aan één of meer van de hierna genoemde omstandigheden :

a) vervoer dat krachtens van toepassing zijnde bepalingen of krachtens met de afzender gesloten en op de vrachtbrief aangeduide overeenkomsten op een open wagon plaats vindt;

b) ontbreken of gebrekkige toestand van de verpakking bij goederen die door hun aard aan kwaliteitsverlies of beschadigingen zijn blootgesteld, wanneer zij niet of slecht verpakt zijn;

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 dans un wagon qui présente un vice apparent pour l'expéditeur ou 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, 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 que la perte ou l'avarie résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

Article 28

Charge de la preuve

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

§ 2. Lorsque le chemin de fer établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou 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. 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.

Article 30

Présomption de perte de la marchandise Cas où elle est retrouvée

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

c) het laden door de afzender of het lossen door de geadresseerde krachtens van toepassing zijnde bepalingen of krachtens met de afzender gesloten en op de vrachtbrief aangeduide overeenkomsten of krachtens met de geadresseerde gesloten overeenkomsten;

het laden in een wagen die een voor de afzender duidelijk waarneembaar gebrek vertoont of gebrekkige belading, wanneer deze door de afzender is verricht krachtens van toepassing zijnde bepalingen of krachtens met de afzender gesloten en op de vrachtbrief vermelde overeenkomsten;

d) het vervullen door de afzender, de geadresseerde of een gevolmachtigde van één hunner van de door de douane- en andere overheidsinstanties vereiste formaliteiten;

e) de aard van bepaalde goederen, die ten gevolge van aan deze aard verbonden oorzaken zijn blootgesteld aan geheel of gedeeltelijk verlies of beschadiging, met name door breuk, roest, vanzelf optredend inwendig bederf, uitdroging, vermindering;

f) verzending onder een onjuiste, onnauwkeurige of onvolledige benaming van van het vervoer uitgesloten voorwerpen;

verzending onder een onjuiste, onnauwkeurige of onvolledige benaming of veronachtzaming door de afzender van de voor oordeelbaarlijk toegelaten voorwerpen voorgeschreven voorzorgsmaatregelen;

g) vervoer van levende dieren;

h) vervoer van zendingen die krachtens dit Verdrag krachtens de van toepassing zijnde bepalingen of krachtens met de afzender gesloten en op de vrachtbrief vermelde overeenkomsten moeten worden begeleid, voor zover het verlies of de beschadiging voortvloeit uit een gevaar dat het geleide had moeten uitsluiten.

Artikel 28

Bewijslast

§ 1. Het bewijs, dat de overschrijding van de leveringstermijn, het verlies of de beschadiging door één der in artikel 27, § 2, genoemde feiten is veroorzaakt, rust op de spoorweg.

§ 2. Wanneer de spoorweg, gelet op de feitelijke omstandigheden, stelt dat het verlies of de beschadiging het gevolg kan zijn geweest van één of meer van de in artikel 27, § 3, genoemde bijzondere gevaren, bestaat het vermoeden, dat het verlies of de beschadiging daarvan het gevolg is. De rechthebbende behoudt evenwel het recht te bewijzen, dat de schade niet geheel of gedeeltelijk veroorzaakt is door één van deze gevaren.

Dit vermoeden bestaat niet in het in artikel 27, § 3, letter a, genoemde geval, indien zich een ongewoon tekort of een verlies van colli voordoet.

Artikel 29

Vermoeden bij doorzending met een nieuwe vrachtbrief

§ 1. Wanneer een onder de voorwaarden van dit Verdrag verzonden zending onder de voorwaarden van hetzelfde Verdrag met een nieuwe vrachtbrief is doorgezonden en een gedeeltelijk verlies of een beschadiging na de doorzending wordt vastgesteld, bestaat het vermoeden dat dit verlies of deze beschadiging is ontstaan tijdens de laatste vervoerovereenkomst, indien aan de volgende voorwaarden is voldaan :

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

b) de zending met een nieuwe vrachtbrief doorgezonden is in de toestand waarin zij op het station van doorzending aankwam.

§ 2. Hetzelfde vermoeden bestaat, wanneer de aan de doorzending voorafgaande vervoerovereenkomst niet aan dit Verdrag is onderworpen, mits dit Verdrag van toepassing zou zijn geweest bij rechtstreekse verzending tussen het eerste station van afzending en het laatste station van bestemming.

Artikel 30

Vermoeden van verlies van het goed Terugvinden van het goed

§ 1. De rechthebbende kan zonder nadere bewijsvoering het goed als verloren beschouwen, wanneer het niet binnen dertig dagen na het verstrijken van de leveringstermijn aan de geadresseerde is afgeleverd of te zijner beschikking is gesteld.

§ 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 la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite, éventuellement, de 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. 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 50 francs par kilogramme de poids brut manquant, sous réserve des limitations prévues à l'article 35.

Sont en outre restitués le prix du 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 ou 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. 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	Houblon,
Bois de teinture râpés ou moulus,	Laine,
Champignons frais,	Légumes frais,
Charbons et cokes,	Mastic frais,
Cornes et onglons,	Os entiers ou moulus,
Crins,	Peaux,
Cuir,	Poissons séchés,
Déchets de peaux,	Racines,
Ecorces,	Savons et huiles concrètes,
Feuilles de tabac fraîches,	Sel,
Fourrures,	Soies de porc,
Fruits frais, séchés ou cuits,	Tabac hâché,
Graisses,	Tendons d'animaux,
	Tourbe;

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

§ 2. De rechthebbende kan bij de uitbetaling van de schadevergoeding voor het vermiste goed schriftelijk onmiddellijke kennisgeving verzoeken, indien het goed binnen één jaar na de betaling van de schadevergoeding mocht worden teruggevonden. Van dit verzoek wordt hem een schriftelijk bewijs gegeven.

§ 3. Binnen dertig dagen na ontvangst van deze kennisgeving, kan de rechthebbende eisen, dat het goed hem op een aan de vervoerweg gelegen station wordt afgeleverd tegen betaling van de aan het vervoer verbonden kosten van het station van afzending tot aan het station waar de aflevering plaats vindt, en tegen terugbetaling van de door hem ontvangen schadevergoeding, eventueel onder aftrek van de in die schadevergoeding begrepen kosten en onder voorbehoud van alle rechten op vergoeding voor overschrijding van de leveringstermijn, overeenkomstig artikel 24 en, indien daartoe aanleiding bestaat, artikel 36.

§ 4. Bij gebreke van het in § 2 bedoelde verzoek of van binnen de in § 3 bedoelde termijn van dertig dagen gegeven instructies of indien het goed meer dan één jaar na betaling van de schadevergoeding is teruggevonden, beschikt de spoorweg over het goed 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 dit Verdrag een schadevergoeding voor geheel of gedeeltelijk verlies van het goed door de spoorweg verschuldigd is, wordt deze berekend :

- volgens de beursprijs;
- bij gebreke hiervan volgens de marktprijs;
- bij gebreke van beide volgens de gebruikelijke waarde.

Deze berekeningsgrondslagen hebben betrekking op goederen van dezelfde soort en hoedanigheid ter plaatse waar en ten tijde waarop het goed ten vervoer is aangenomen.

De schadevergoeding kan evenwel, onder voorbehoud van de in artikel 35 genoemde beperkingen, niet meer bedragen dan 50 frank voor elk ontbrekend kilogram brutogewicht.

Bovendien worden de vracht, de douanerechten en de overige met betrekking tot het vervoer van het verloren goed betaalde bedragen terugbetaald zonder verdere schadevergoeding.

§ 2. Wanneer de als grondslag voor de berekening van de schadevergoeding dienende bedragen niet zijn uitgedrukt in de munteenheid van de Staat waar de betaling wordt gevorderd, geschiedt de herleiding volgens de op dag en plaats van betaling van de schadevergoeding geldende koers.

Artikel 32

Beperkingen van de aansprakelijkheid bij gewichtsvermindering tijdens het vervoer

§ 1. Ten aanzien van goederen die in verband met hun bijzondere aard in het algemeen tijdens het vervoer een gewichtsvermindering ondergaan, is de spoorweg slechts aansprakelijk voor dat gedeelte van de gewichtsvermindering dat de als volgt bepaalde toelaatbare afwijkingen overtreft, ongeacht het afgelegde traject :

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

Afval van huiden,	Schors,
Beenderen, heel of gemalen,	Steenkolen en cokes,
Fruit, vers, gedroogd of gekookt,	Tabak, gekerfde,
Groenten, verse,	Tabak, verse, in bladen,
Haar van dieren,	Turf,
Hoornen en hoeven,	Varkensborstels,
Hop,	Verfhout, geraspt of gemalen,
Huiden,	Vetten,
Leder,	Vis, gedroogde,
Mastiek, verse,	Wol,
Paddestoelen, verse,	Wortels,
Pelsterijen,	Zeep en vaste oliën,
Pezen van dieren,	Zoethout,
	Zout;

b) één procent bij alle overige droge goederen die tijdens het vervoer eveneens aan gewichtsvermindering onderhevig zijn.

§ 2. La restriction de responsabilité prévue au § 1 ne peut être invoquée s'il est prouvé, d'après les circonstances de fait, que la perte ne résulte pas des causes qui justifient la tolérance.

§ 3. Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, le déchet de route est calculé pour chaque colis, lorsque son poids au départ est indiqué séparément sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

§ 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, 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. En cas de dépassement de plus de 48 heures 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 restituer un dixième du prix du transport, mais au maximum 50 francs par envoi.

§ 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 dépasser le double du prix de transport.

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

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

En cas d'avarie, elles se cumulent, s'il y a lieu, avec l'indemnité prévue à l'article 33.

Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux §§ 1 et 2 avec celles prévues aux articles 31 et 33 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité totale supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.

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.

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.

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

§ 3. Worden meerdere colli met een enkele vrachtbrief vervoerd, dan wordt de gewichtsvermindering voor elk collo afzonderlijk berekend, wanneer het gewicht daarvan bij vertrek afzonderlijk in de vrachtbrief is vermeld of op andere wijze kan worden vastgesteld.

§ 4. Bij geheel verlies van het goed heeft voor de berekening van de schadevergoeding geen aftrek wegens gewichtsvermindering plaats.

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

Artikel 33

Bedrag van de schadevergoeding bij beschadiging van het goed

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

De schadevergoeding kan evenwel niet meer bedragen dan :

a) het bedrag dat zij zou hebben belopen bij geheel verlies, indien de gehele zending door de beschadiging in waarde is verminderd;

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

Artikel 34

Bedrag van de schadevergoeding wegens overschrijding van de leveringstermijn

§ 1. Indien bij overschrijding van de leveringstermijn de rechthebbende niet bewijst, dat daardoor schade is ontstaan, moet de spoorweg een tiende van de vracht terugbetalen, maar ten hoogste 50 frank per zending.

§ 2. Indien het bewijs wordt geleverd, dat uit de overschrijding van de leveringstermijn schade is ontstaan, wordt voor die schade een vergoeding betaald, die niet meer kan bedragen dan het dubbele van de vracht.

§ 3. De in de §§ 1 en 2 bedoelde schadevergoedingen mogen niet worden gevoegd bij die welke verschuldigd zouden zijn wegens geheel verlies van het goed.

Bij gedeeltelijk verlies worden zij, indien daartoe aanleiding bestaat, betaald voor het niet verloren gegane gedeelte van de zending.

Bij beschadiging worden zij, indien daartoe aanleiding bestaat, gevoegd bij de in artikel 33 bedoelde schadevergoeding.

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

Artikel 35

Beperking van de schadevergoeding bij bepaalde tarieven

Wanneer de spoorweg bijzondere vervoersvoorwaarden (speciale tarieven of uitzonderingstarieven) verleent, die een korting geven op de volgens de gewone voorwaarden (algemene tarieven) berekende vracht, kan hij de aan de rechthebbende bij overschrijding van de leveringstermijn, verlies of beschadiging te betalen schadevergoeding beperken, op voorwaarde dat een dergelijke beperking in het tarief is aangegeven.

Wanneer een dergelijke beperking voortvloeit uit een tarief dat slechts op een gedeelte van het traject is toegepast, kan op deze beperking slechts een beroep worden gedaan voorzover het feit, op grond waarvan schadevergoeding wordt geëist, op dat gedeelte van het traject heeft plaatsgevonden.

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 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. 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.

Si l'ayant droit ne remet pas au chemin de fer, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective des pièces.

§ 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 tous les cas régis par la présente Convention, 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 qui s'y trouvent prévues.

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

Artikel 36

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

Indien het belang bij de aflevering is aangegeven, kan boven de in de artikelen 31, 33, 34 en, indien daartoe aanleiding bestaat, de in artikel 35 bedoelde schadevergoedingen, terugbetaling van de extraschade worden gevorderd 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 gehele of gedeeltelijke verlies of de beschadiging van het goed is veroorzaakt door opzet of grove schuld van de spoorweg, moet deze de rechthebbende voor het bewezen nadeel volledig schadeloosstellen. In het geval van grove schuld is de aansprakelijkheid echter beperkt tot het dubbele van de in de 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 het bedrag van de schadevergoeding betaling van rente vorderen. Deze rente, ten bedrage van vijf procent per jaar, is slechts verschuldigd, indien de schadevergoeding meer bedraagt dan tien frank per vrachtbijlage; zij loopt van de dag van de in artikel 41 bedoelde vorderingen buiten rechte of van de dag van de dagvaarding, indien geen vordering is ingesteld.

Indien de rechthebbende niet binnen een hem gestelde redelijke termijn de nodige bewijsstukken voor de definitieve regeling van de vordering buiten rechte aan de spoorweg overhandigt, is over de periode tussen het verstrijken van de vastgestelde termijn en het tijdstip van de feitelijke overhandiging van de stukken geen rente verschuldigd.

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

Artikel 39

Aansprakelijkheid van de spoorweg voor zijn personeel

De spoorweg is aansprakelijk voor het bij hem in dienst zijnde personeel en voor andere personen van wier diensten hij gebruik maakt bij de uitvoering van een vervoer waarmede hij is belast.

Indien evenwel het spoorwegpersoneel op verzoek van een belanghebbende vrachtbrieven invult, vertalingen maakt of andere diensten bewijst, waartoe de spoorweg niet verplicht is, wordt dit personeel geacht te handelen voor rekening van de persoon aan wie het deze diensten bewijst.

Artikel 40

Instelling van niet op de vervoerovereenkomst
gegronde rechtsvorderingen

In de gevallen waarop dit Verdrag van toepassing is kan een rechtsvordering tegen de spoorweg ter zake van de aansprakelijkheid, waarop deze ook moge berusten, slechts worden ingesteld onder de voorwaarden en binnen de grenzen bedoeld bij dit Verdrag.

Hetzelfde geldt voor een rechtsvordering, ingesteld tegen de personen voor wie de spoorweg krachtens artikel 39 aansprakelijk is.

HOOFDSTUK II

Vorderingen in en buiten rechte. Vordering in rechte
Rechtspleging en verjaring

Artikel 41

Vorderingen buiten rechte

§ 1. Op de vervoerovereenkomst betrekking hebbende vorderingen buiten rechte moeten schriftelijk bij de in artikel 43 aangeduide spoorweg aanhangig worden gemaakt.

§ 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 l'expéditeur présente la réclamation, il doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il ne peut présenter de réclamation au chemin de fer qu'avec l'autorisation du destinataire ou s'il apporte la preuve que celui-ci a refusé l'envoi.

Quand le destinataire présente la réclamation, il doit produire la lettre de voiture, si elle lui a été remise.

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

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

Article 42

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

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

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

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

a) à l'expéditeur, jusqu'au moment où le destinataire a, soit retiré la lettre de voiture, soit accepté la marchandise, 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° il a retiré la lettre de voiture, ou

2° il a accepté la marchandise, ou

3° il a fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16, § 4, ou

4° 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 personne désignée par le destinataire, conformément à l'article 22, § 1, lettre c, a, soit retiré la lettre de voiture, soit accepté la marchandise, soit fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16, § 4.

§ 4. Pour exercer ses actions, l'expéditeur doit présenter le duplicata de la lettre de voiture. Toutefois, à défaut, il ne peut exercer les actions qui lui appartiennent en vertu du § 3, lettre a, qu'avec l'autorisation du destinataire ou s'il apporte la preuve que celui-ci a refusé l'envoi.

Pour exercer ses actions, le destinataire doit produire la lettre de voiture, si elle lui a été remise.

Article 43

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

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

§ 2. Tot het indienen van een vordering buiten rechte zijn bevoegd de personen die krachtens artikel 42 een vordering in rechte tegen de spoorweg kunnen instellen.

§ 3. Wanneer de afzender een vordering buiten rechte indient, moet hij de duplicaat-vrachtbrief overleggen. Bij gebreke hiervan kan hij slechts een vordering buiten rechte bij de spoorweg indienen met toestemming van de geadresseerde of indien hij het bewijs levert dat deze de zending heeft geweigerd.

Wanneer de geadresseerde de vordering buiten rechte indient, moet hij de vrachtbrief overleggen indien deze hem ter hand is gesteld.

§ 4. De vrachtbrief, de duplicaat-vrachtbrief en de overige bescheiden die de rechthebbende van belang acht om bij zijn vordering buiten rechte te voegen, moeten in originali of in afschrift worden overgelegd; de afschriften moeten, indien de spoorweg dit verlangt, behoorlijk zijn gewaarmerkt.

Bij de afdoening van de vordering buiten rechte kan de spoorweg overlegging van het origineel van de vrachtbrief, de duplicaat-vrachtbrief of het remboursementbewijs verlangen, ten einde hierop de afdoening aan te tekenen.

Artikel 42

Personen, die bevoegd zijn tot het instellen van een vordering in rechte tegen de spoorweg

§ 1. De vordering in rechte tot terugbetaling van een krachtens de vervoerovereenkomst betaald bedrag kan slechts worden ingesteld door degene die de betaling heeft gedaan.

§ 2. De vordering in rechte met betrekking tot de in artikel 19 bedoelde remboursements kan slechts worden ingesteld door de afzender.

§ 3. De overige uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende vorderingen in rechte tegen de spoorweg kunnen worden ingesteld :

a) door de afzender, tot het tijdstip waarop de geadresseerde de vrachtbrief in ontvangst heeft genomen, het goed heeft aanvaard of de hem krachtens artikel 16, § 4 of artikel 22, toekomstende rechten heeft doen gelden;

b) door de geadresseerde, van het tijdstip waarop hij :

1° de vrachtbrief in ontvangst heeft genomen, of

2° het goed heeft aanvaard, of

3° de hem krachtens artikel 16, § 4 toekomstende rechten heeft doen gelden, of

4° de hem krachtens artikel 22 toekomstende rechten heeft doen gelden. De bevoegdheid tot het instellen van deze vordering vervalt evenwel, zodra de overeenkomstig artikel 22, § 1, letter c, door de geadresseerde aangewezen persoon de vrachtbrief in ontvangst heeft genomen, het goed heeft aanvaard of de hem krachtens artikel 16, § 4 toekomstende rechten heeft doen gelden.

§ 4. De afzender kan deze vorderingen slechts instellen op vertoon van de duplicaat-vrachtbrief. Hij kan de hem krachtens § 3, letter a, toekomstende vorderingen evenwel slechts instellen met machtiging van de geadresseerde of indien hij het bewijs levert, dat deze het goed heeft geweigerd.

Om zijn vorderingen te kunnen instellen moet de geadresseerde de vrachtbrief overleggen indien deze hem is overhandigd.

Artikel 43

Spoorwegen tegen welke een vordering in rechte kan worden ingesteld

§ 1. De vordering in rechte tot terugbetaling van een krachtens de vervoerovereenkomst betaald bedrag kan worden ingesteld tegen de spoorweg die dit bedrag heeft geïnd of tegen de spoorweg, ten bate waarvan het te veel betaalde bedrag is geïnd.

§ 2. De vordering in rechte met betrekking tot de in artikel 19 bedoelde remboursements kan slechts worden ingesteld tegen de spoorweg van afzending.

§ 3. De overige uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende vorderingen in rechte kunnen uitsluitend worden ingesteld tegen de spoorweg van afzending, de spoorweg van aankomst of de spoorweg waarbij zich het feit, op grond waarvan de vordering wordt ingesteld, heeft voorgedaan.

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. 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 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.

§ 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

§ 1. L'acceptation de la marchandise par l'ayant droit éteint toute action contre le chemin de fer née du contrat de transport 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

De spoorweg van aankomst kan evenwel in rechte worden aangesproken ook al heeft hij het goed noch de vrachtbrief ontvangen.

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

§ 5. De vordering in rechte kan tegen een andere dan de in de §§ 1, 2 en 3 aangeduide spoorwegen worden ingesteld, wanneer zulks geschiedt in reconventie of bij wijze van uitzondering in het geding over de vordering ten principale die op dezelfde vervoerovereenkomst is gegrond.

Artikel 44

Rechtsbevoegdheid

De vorderingen in rechte op grond van dit Verdrag kunnen slechts worden ingesteld bij de bevoegde rechter van de Staat waartoe de gedaagde spoorweg behoort, tenzij in internationale overeenkomsten of concessies anders is bepaald.

Wanneer een onderneming in verschillende Staten zelfstandige spoorwegnetten exploiteert, wordt elk dezer netten voor de toepassing van dit artikel als een afzonderlijke spoorweg beschouwd.

Artikel 45

Vaststelling van gedeeltelijk verlies of beschadiging van het goed

§ 1. Wanneer een gedeeltelijk verlies of een beschadiging door de spoorweg wordt ontdekt of vermoed, of het bestaan ervan door de rechthebbende wordt beweerd, moet de spoorweg onverwijld en zo mogelijk in tegenwoordigheid van deze rechthebbende een proces-verbaal opmaken, waarin, afhankelijk van de aard van de schade, zijn vermeld de toestand en het gewicht van het goed en voor zover mogelijk de omvang van de schade, haar oorzaak en het tijdstip waarop zij is ontstaan.

Een afschrift van dit proces-verbaal wordt kosteloos aan de rechthebbende ter hand gesteld.

§ 2. Wanneer de rechthebbende zich met de inhoud van het proces-verbaal niet kan verenigen, kan hij verlangen, dat de toestand en het gewicht van het goed, alsmede de oorzaken en het bedrag van de schade gerechtelijk worden vastgesteld; de procedure is onderworpen aan de wetten en reglementen van de Staat waar de gerechtelijke vaststelling plaatsvindt.

Artikel 46

Vervallen van rechtsvorderingen tegen de spoorweg

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

§ 2. De rechtsvordering vervalt evenwel niet :

- a) indien de rechthebbende het bewijs levert, dat de schade is veroorzaakt door opzet of grove schuld van de spoorweg;
- b) bij een vordering buiten rechte wegens overschrijding van de leveringstermijn, wanneer deze wordt ingediend bij één der in artikel 43, § 3, aangeduide spoorwegen binnen een termijn van zestig dagen, de dag van aanneming van het goed door de rechthebbende daaronder niet begrepen;

c) bij een vordering buiten rechte wegens gedeeltelijk verlies of beschadiging :

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

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

d) bij een vordering buiten rechte wegens uiterlijk niet waarneembare schade, waarvan het bestaan door de rechthebbende is vastgesteld na de aanneming van het goed, onder de dubbele voorwaarde :

1° dat het verzoek tot vaststelling overeenkomstig artikel 45 door de rechthebbende wordt gedaan onmiddellijk na de ontdekking van de schade en uiterlijk binnen zeven dagen na de aanne-

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, 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

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

Toutefois, la prescription est de deux 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, de l'action fondée sur l'un des contrats de transports 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;

c) pour les actions en paiement ou en restitution du prix de transport, de frais accessoires, d'autres frais 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 trentième 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 ou par d'autres autorités administratives : du jour de la réclamation de la douane ou de ces autorités;

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.

ming van het goed; wanneer deze termijn verstrijkt op een zondag of op een wettelijk erkende feestdag, wordt de afloop van deze termijn naar de eerstvolgende werkdag verschoven;

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

§ 3. Indien het goed met een nieuwe vrachtbrieff is doorgezonden onder de voorwaarden van artikel 29, § 1, vervallen de rechtsvorderingen tot schadevergoeding wegens gedeeltelijk verlies of beschadiging die voortvloeien uit een van de voorafgaande vervoerovereenkomsten, alsof er sprake was van een enkele overeenkomst.

Artikel 47

Verjaring van rechtsvorderingen

§ 1. De uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende rechtsvorderingen verjaren door verloop van één jaar.

De verjaringstermijn belooft evenwel twee jaar, indien het betreft :

- a) een rechtsvordering tot betaling van een door de spoorweg van de geadresseerde geïnd remboursement;
- b) een rechtsvordering tot betaling van het overschietende bedrag van een door de spoorweg verrichte verkoop;
- c) een rechtsvordering wegens een door opzet veroorzaakte schade;
- d) een rechtsvordering wegens een geval van bedrog;
- e) een rechtsvordering voortvloeiende uit een van de aan de doorzending voorafgaande vervoerovereenkomsten, in het in artikel 29, § 1, bedoelde geval.

§ 2. De verjaring begint te lopen :

a) voor rechtsvorderingen tot schadevergoeding wegens gedeeltelijk verlies, beschadiging of overschrijding van de leveringstermijn : te rekenen van de dag waarop de aflevering heeft plaatsgehad;

b) voor rechtsvorderingen tot schadevergoeding wegens geheel verlies : te rekenen van de dertigste dag na het verstrijken van de leveringstermijn;

c) voor rechtsvorderingen tot betaling of terugbetaling van vracht, bijkomende kosten, andere kosten of boeten, of voor rechtsvorderingen tot verbetering van een onjuiste toepassing van een tarief of van een rekenfout :

1° indien de betaling plaats heeft gehad : te rekenen van de dag der betaling;

2° indien geen betaling heeft plaatsgehad : te rekenen van de dag waarop het goed ten vervoer is aangenomen, indien de betaling door de afzender moet geschieden, of te rekenen van de dag waarop de geadresseerde de vrachtbrieff in ontvangst heeft genomen, indien de betaling door deze moet geschieden;

3° indien het bedragen betreft, die door middel van een frankeringsnota worden verrekend : te rekenen van de dag waarop de spoorweg de in artikel 17, § 7, bedoelde nota van onkosten aan de afzender ter hand heeft gesteld; bij gebreke hiervan begint de verjaringstermijn voor de schuldvorderingen van de spoorweg te lopen, te rekenen van de dertigste dag na het verstrijken van de leveringstermijn;

d) voor rechtsvorderingen van de spoorweg tot betaling van een bedrag dat door de geadresseerde in de plaats van vestiging van de afzender is betaald of omgekeerd en dat de spoorweg aan de rechthebbende moet teruggeven : te rekenen van de dag waarop het verzoek om terugbetaling is gedaan;

e) voor rechtsvorderingen met betrekking tot remboursements, bedoeld in artikel 19 : te rekenen van de dertigste dag na het verstrijken van de leveringstermijn;

f) voor rechtsvorderingen tot betaling van een verkoop overschietend bedrag : te rekenen van de dag waarop de verkoop heeft plaatsgehad;

g) voor rechtsvorderingen tot betaling van door douane- of door andere overheidsinstanties nagevorderde rechten : te rekenen van de dag waarop de douane of deze instanties de navorderingen hebben ingesteld;

h) in alle overige gevallen : te rekenen van de dag waarop het recht kan worden uitgeoefend.

De als begin van de verjaringstermijn aangegeven dag is nimmer in deze termijn begrepen.

§ 3. En cas de réclamation administrative adressée au chemin de fer conformément à l'article 41, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer 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

§ 1. Tout chemin de fer qui a encaissé, soit au départ, soit à l'arrivée, les frais ou autres créances résultant du contrat de transport, est tenu de payer aux chemins de fer intéressés la part 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.

Article 49

Recours en cas d'indemnité pour perte ou pour avarie

§ 1. Le chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie, en vertu des dispositions de la présente Convention, a le droit d'exercer un recours contre les chemins de fer qui ont participé au transport, conformément aux dispositions suivantes :

a) le chemin de fer par le fait duquel le dommage a été causé en est seul responsable;

b) lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage 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.

§ 3. Wanneer een vordering buiten rechte overeenkomstig artikel 41 bij de spoorweg wordt ingediend, wordt de verjaring geschorst tot de dag waarop de spoorweg de vordering schriftelijk afwijst en de daarbij gevoegde stukken terugzendt. Wanneer de vordering gedeeltelijk wordt ingewilligd, begint de verjaring slechts opnieuw te lopen voor het gedeelte van de vordering dat betwist blijft. De bewijslast inzake ontvangst van de vordering of van het antwoord en van de teruggave van de stukken berust bij de partij die zich op dit feit beroept.

Latere vorderingen buiten rechte die op dezelfde zaak betrekking hebben, schorsen de verjaring niet.

§ 4. Een rechtsvordering die is verjaard, kan niet meer worden ingesteld, zelfs niet in reconventie of bij wijze van uitzondering.

§ 5. Behoudens de voorafgaande bepalingen gelden voor de schorsing en de stuiting der verjaring de wetten en reglementen van de Staat, waar de rechtsvordering wordt ingesteld.

HOOFDSTUK III

Afrekening. Verhaal tussen spoorwegen onderling

Artikel 48

Afrekening tussen spoorwegen

§ 1. Elke spoorweg die bij vertrek of bij aankomst de uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende kosten of andere schuldvorderingen heeft geïnd, moet aan de belanghebbende spoorwegen hun aandeel in deze kosten en vorderingen betalen.

De wijze van betaling wordt in de tussen de spoorwegen gesloten overeenkomsten vastgesteld.

§ 2. Onder voorbehoud van zijn rechten tegen de afzender is de spoorweg van afzending aansprakelijk voor de vracht en de andere kosten die hij niet heeft geïnd, ofschoon de afzender deze volgens de vrachtbrief voor zijn rekening had genomen.

§ 3. Indien de spoorweg van aankomst het goed aflevert zonder de uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende kosten of andere schuldvorderingen te hebben geïnd, is hij daarvoor aansprakelijk tegenover de voorafgaande spoorwegen en de andere belanghebbenden.

§ 4. Wanneer één der spoorwegen in gebreke blijft te betalen en zulks op verzoek van één der crediteur-spoorwegen door het Centraal Bureau voor het internationale vervoer per spoorweg wordt vastgesteld, worden de gevolgen daarvan door alle andere spoorwegen die aan het vervoer deelgenomen hebben, gedragen naar evenredigheid van hun aandeel in de vracht.

Het recht van verhaal op de spoorweg, van welke het in gebreke blijven is vastgesteld, blijft voorbehouden.

Artikel 49

Verhaal in geval van schadevergoeding wegens verlies of beschadiging

§ 1. De spoorweg die krachtens de bepalingen van dit Verdrag een schadevergoeding voor geheel of gedeeltelijk verlies of voor beschadiging heeft betaald, heeft recht van verhaal op de spoorwegen die aan het vervoer hebben deelgenomen, overeenkomstig de volgende bepalingen :

a) de spoorweg, door toedoen waarvan de schade is veroorzaakt, is daarvoor alleen aansprakelijk;

b) wanneer de schade is veroorzaakt door toedoen van verschillende spoorwegen, is elke spoorweg aansprakelijk voor de schade die hij veroorzaakt heeft. Indien deze verdeling in de gegeven omstandigheden niet mogelijk is, wordt de schadevergoeding omgeslagen volgens de onder c vermelde beginselen;

c) indien niet kan worden bewezen dat de schade door toedoen van één of meer spoorwegen is veroorzaakt, wordt de verschuldigde schadevergoeding omgeslagen over de spoorwegen die aan het vervoer hebben deelgenomen, met uitzondering van die, welke bewijzen dat de schade niet op hun lijnen is veroorzaakt. De omslag geschiedt naar evenredigheid van het aantal tariefkilometers.

§ 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. 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 attribuée exclusivement au chemin de fer expéditeur.

§ 5. Le partage dont il est question ci-dessus n'est pas pris en considération que dans le cas où le délai de livraison total n'a pas été observé.

Article 51

Procédure de recours

§ 1. 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. Le juge du siège du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours.

§ 2. Wanneer één van de spoorwegen niet in staat is te betalen, wordt het te zijnen laste komende en niet door hem betaalde aandeel omgeslagen over alle overige spoorwegen die aan het vervoer deelgenomen hebben, naar evenredigheid van het aantal tariefkilometers.

Artikel 50

Verhaal in geval van schadevergoeding wegens overschrijding van de leveringstermijn

§ 1. De voorschriften van artikel 49 zijn van toepassing op een voor overschrijding van de leveringstermijn betaalde schadevergoeding. Indien de overschrijding van de leveringstermijn is veroorzaakt door onregelmatigheden die op verschillende spoorwegen zijn vastgesteld, wordt de schadevergoeding over deze spoorwegen omgeslagen naar evenredigheid van de duur der vertraging op hun onderscheiden netten.

§ 2. De leveringstermijnen van artikel 11 worden tussen de verschillende spoorwegen die aan het vervoer deelgenomen hebben, als volgt verdeeld :

a) tussen twee aangrenzende spoorwegen :

1° de termijn voor verzending wordt gehalveerd;

2° de termijn voor het vervoer wordt verdeeld naar evenredigheid van het aantal tariefkilometers op elk der beide spoorwegen;

b) tussen drie of meer spoorwegen :

1° de termijn voor verzending wordt gehalveerd tussen de spoorweg van afzending en de spoorweg van aankomst;

2° een derde gedeelte van de termijn voor het vervoer wordt gelijkelijk verdeeld tussen alle deelnemende spoorwegen;

3° de twee overige derde gedeeltes van de termijn voor het vervoer worden verdeeld naar evenredigheid van het aantal tariefkilometers op elk dezer spoorwegen.

§ 3. De aanvullende leveringstermijnen waarop een spoorweg recht heeft, komen aan deze spoorweg ten goede.

§ 4. De tijd die verloopt tussen de aanbieding ten vervoer en het begin van de termijn voor verzending, komt uitsluitend aan de spoorweg van afzending ten goede.

§ 5. De hiervoor genoemde verdeling komt uitsluitend in aanmerking wanneer de gehele leveringstermijn niet in acht is genomen.

Artikel 51

Rechtspleging bij verhaal

§ 1. De spoorweg tegen welke een in de artikelen 49 en 50 bedoeld verhaal wordt uitgeoefend, is nimmer bevoegd tot betwisting van de gegrondheid der betaling, die door de spoorweg die het verhaal uitoefent is gedaan, wanneer de schadevergoeding gerechtelijk is vastgesteld, nadat de dagvaarding hem behoorlijk was betekend en hij in de gelegenheid was gesteld in het geding tussenbeide te komen. De rechter bij wie de vordering ten principale aanhangig is gemaakt, stelt naar gelang van de feitelijke omstandigheden de voor de betekening en de tussenkomst toegestane termijnen vast.

§ 2. De spoorweg die verhaal wil uitoefenen moet zijn vordering tegen de belanghebbende spoorwegen met welke hij geen schikking heeft getroffen tegelijkertijd instellen op straffe van verlies van zijn verhaalsrecht tegen de niet gedagvaarde spoorwegen.

§ 3. De rechter beslist bij één en hetzelfde vonnis over alle vorderingen tot verhaal die bij hem aanhangig zijn gemaakt.

§ 4. De spoorwegen tegen welke een vordering is ingesteld kunnen geen verder verhaal uitoefenen.

§ 5. Het is niet geoorloofd in het geding over de hoofdvordering tot schadevergoeding vorderingen tot verhaal in te stellen.

Artikel 52

Bevoegdheid tot kennisneming van vordering tot verhaal

§ 1. De rechter, ter plaatse waar de spoorweg tegen welke het verhaal wordt uitgeoefend is gevestigd, is uitsluitend bevoegd tot kennisneming van alle vorderingen tot verhaal.

§ 2. Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur a le droit de choisir entre les juges compétents en vertu du § 1, celui devant lequel il porte sa demande.

Article 53

Accords au sujet des recours

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords au 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, dans les dispositions spéciales conformes à l'article 60, § 4, dans les dispositions complémentaires conformes à l'article 60, § 5, et dans les tarifs internationaux, 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. Lorsque les jugements prononcés, en vertu des dispositions de la présente Convention, contradictoirement ou par défaut, par le juge compétent sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat intéressé. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur en raison du rejet de sa demande.

§ 2. Les créances engendrées par un transport international, au profit d'un chemin de fer sur un chemin de fer qui ne relève pas du même Etat que le premier, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat duquel relève le chemin de fer titulaire des créances saisies.

§ 3. Le matériel roulant du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au transport et appartenant au chemin de fer, tels que containers, agrès de chargements, bâches, etc., 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.

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. Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention ou ses annexes sont considérées comme se rapportant au franc-or d'un poids de 10/31 de gramme, au titre de 0,900.

§ 2. Wanneer de vordering tegen verschillende spoorwegen moet worden ingesteld, heeft de eisende spoorweg het recht zijn vordering in te stellen bij één van de rechters die ingevolge § 1 bevoegd zijn.

Artikel 53

Overeenkomsten ter zake van het verhaal

De spoorwegen kunnen bij overeenkomst afwijken van de in Hoofdstuk III genoemde bepalingen omtrent wederkerig verhaal.

TITEL IV

Bepalingen van verschillende aard

Artikel 54

Toepassing van het nationale recht

Bij gebreke van voorschriften in dit Verdrag, in de bijzondere bepalingen overeenkomstig artikel 60, § 4, in de aanvullende bepalingen overeenkomstig artikel 60, § 5, en in de internationale tarieven, zijn de in elke Staat op het vervoer betrekking hebbende bepalingen van de nationale wetten en voorschriften van toepassing.

Artikel 55

Algemene regelen van rechtspleging

Voor alle geschillen waartoe een aan dit Verdrag onderworpen vervoer aanleiding geeft, moet de bij de bevoegde rechter geldende procedure worden gevolgd, onder voorbehoud van in dit Verdrag opgenomen tegengestelde bepalingen.

Artikel 56

Tenuitvoerlegging van vonnissen. Beslaglegging en zekerheidstelling

§ 1. Wanneer de vonnissen die krachtens de bepalingen van dit Verdrag op tegenspraak of bij verstek zijn gewezen door de bevoegde rechter, volgens de door die rechter toegepaste wetten uitvoerbaar zijn geworden, worden zij uitvoerbaar in elke andere Verdragsluitende Staat, zodra de in de desbetreffende Staat voorgeschreven formaliteiten zijn vervuld. Herziening van de inhoud der beslissing is niet geoorloofd.

Deze bepaling is niet van toepassing op vonnissen die slechts voorlopig uitvoerbaar zijn en evenmin op de veroordelingen tot schadevergoeding die boven de kosten van het geding worden uitgesproken tegen een eiser wegens het afwijzen van zijn vordering.

§ 2. Op de uit internationaal vervoer voortvloeiende schuldvorderingen van een spoorweg op een niet tot dezelfde Staat behorende spoorweg kan geen beslag worden gelegd dan krachtens een gerechtelijk vonnis in de Staat, waartoe de crediteur-spoorweg behoort.

§ 3. Op rollend materieel van de spoorweg, alsmede op voorwerpen van allerlei aard, die voor het vervoer worden gebruikt en aan de spoorweg toebehoren, zoals laadkisten, ladingsbenodigdheden, dekkleden, enz., kan op het grondgebied van een andere Staat dan die waartoe de eigendomsspoorweg behoort, slechts beslag worden gelegd krachtens een gerechtelijk vonnis in laatstgenoemde Staat.

Op particuliere wagens, alsmede op voorwerpen van allerlei aard, die voor het vervoer worden gebruikt, die zich in dat materieel bevinden en aan de eigenaar van de wagen toebehoren, kan op het grondgebied van een andere Staat dan die waar de eigenaar is gevestigd, slechts beslag worden gelegd krachtens een gerechtelijk vonnis in laatstgenoemde Staat.

§ 4. Bij vorderingen in rechte die voortvloeien uit de internationale vervoerovereenkomst, kan geen zekerheidsstelling worden gevorderd voor de kosten van het geding.

Artikel 57

Munteenheid. Herleidings- of aannemingskoersen van buitenlands geld

§ 1. Onder franken waarin de in dit Verdrag en zijn bijlagen genoemde bedragen zijn uitgedrukt, moeten worden verstaan goudfranken met een gewicht van 10/31 gram en een gehalte van 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 monnaies 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. 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 usager), un avis consultatif sur des différends ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;

f) de collaborer au règlement de litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention par voie d'arbitrage;

g) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 69, 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. L'Office central prévu à l'article 58 est chargé d'établir, de tenir à jour et de publier 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, dès que celui des Etats contractants à la demande duquel cette ligne a été portée sur la liste lui a notifié qu'elle doit être radiée.

§ 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.

§ 2. De spoorweg is verplicht de koersen bekend te maken tegen welke hij de in buitenlandse munteenheden uitgedrukte vrachten, andere kosten en remboursements herleidt in de munteenheid van het land waar betaling plaatsvindt (herleidingskoers).

§ 3. De spoorweg is eveneens verplicht de koersen bekend te maken, tegen welke hij buitenlands geld in betaling aanneemt (aannemingskoers).

Artikel 58

Centraal Bureau voor het internationale vervoer per spoorweg

§ 1. Om de uitvoering van dit Verdrag te vergemakkelijken en te verzekeren, wordt een Centraal Bureau voor het internationale vervoer per spoorweg ingesteld, dat belast is met :

a) het in ontvangst nemen van mededelingen van elk der Verdragsluitende Staten en van elk der belanghebbende spoorwegen en het kennisgeven van deze mededelingen aan de overige Staten en spoorwegen;

b) het verzamelen, bewerken en bekendmaken van gegevens van allerlei aard, die voor het internationale vervoer van belang zijn;

c) het vergemakkelijken van de door het internationale verkeer vereiste financiële betrekkingen tussen de verschillende spoorwegen en van het innen van achterstallige schuldvorderingen en het in dit opzicht verstevigen van de betrekkingen tussen de spoorwegen onderling;

d) het ondernemen van pogingen, op verzoek van één der Verdragsluitende Staten of van één der vervoerondernemingen, waarvan de lijnen zijn opgenomen in de lijst bedoeld in artikel 59, hetzij door het verlenen van goede diensten of bemiddeling, hetzij op elke andere wijze, een minnelijke schikking tot stand te brengen, ten einde geschillen tussen de genoemde Staten of vervoerondernemingen over de uitlegging of toepassing van het Verdrag te regelen;

e) het geven, op verzoek van belanghebbende partijen (Staten, vervoerondernemingen of gebruikers) van een advies over geschillen omtrent de uitlegging of toepassing van het Verdrag;

f) het verlenen van medewerking aan het regelen van geschillen over de uitlegging of toepassing van dit Verdrag door middel van arbitrage;

g) het instellen van een voorbereidend onderzoek omtrent voorstellen tot wijziging van dit Verdrag en het doen van voorstellen tot bijeenroeping van de in artikel 69 bedoelde Conferenties, wanneer daartoe aanleiding bestaat.

§ 2. Een bijzonder reglement, dat de inhoud van Bijlage II van dit Verdrag vormt, bepaalt de zetel, de samenstelling en de organisatie van dit Bureau, alsmede de middelen tot vervulling van zijn taak. Het bevat tevens bepalingen omtrent werkwijze en toezicht.

Artikel 59

Lijst van de aan het Verdrag onderworpen lijnen

§ 1. Het in artikel 58 genoemde Centraal Bureau is belast met de samenstelling, het bijhouden en de bekendmaking van de lijst der aan dit Verdrag onderworpen lijnen. Te dien einde neemt het de kennisgevingen in ontvangst die door de Verdragsluitende Staten worden gedaan met betrekking tot het opnemen in of afvoeren van deze lijst van lijnen van een spoorweg of van één der in artikel 2 genoemde ondernemingen.

§ 2. Een nieuwe lijn kan voor het internationale vervoer eerst worden opengesteld één maand na de dagtekening van de brief van het Centraal Bureau, waarmede het opnemen van deze lijn ter kennis van de overige Staten is gebracht.

§ 3. Het Centraal Bureau gaat tot afvoering van een lijn over, zodra de Verdragsluitende Staat op welks verzoek deze lijn in de lijst is opgenomen, te zijner kennis heeft gebracht dat zij van de lijst moet worden afgevoerd.

§ 4. De ontvangst alleen van de mededeling van het Centraal Bureau geeft elke spoorweg onmiddellijk het recht met de afgevoerde lijn alle verbindingen op het gebied van het internationale vervoer te verbreken, behalve voor wat betreft de onderweg zijnde zendingen, waarvan het vervoer moet worden voltooid.

Article 60

Dispositions spéciales à certains transports
Dispositions complémentaires

§ 1. Pour le transport des wagons de particuliers, des dispositions spéciales sont prévues à l'Annexe IV.

§ 2. Pour le transport des containers, des dispositions spéciales sont prévues à l'Annexe V.

§ 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 VI.

§ 4. Pour les transports énumérés ci-après :

- a) transports avec document de transport négociable;
- b) transports à ne livrer que contre remise du duplicata de la lettre de voiture;
- c) transports de journaux;
- d) transports de marchandises destinées aux foires ou expositions;
- e) transports d'agrès de chargement et de moyens de protection contre la chaleur et le froid pour les marchandises transportées;
- f) transports effectués sous le couvert de lettres de voiture ne servant pas de document de taxation et de facturation,

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.

§ 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. 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 VII à la présente Convention.

§ 2. Toutefois, en cas de litige entre Etats, les dispositions de l'Annexe VII 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 des 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,
- 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.

Artikel 60

Eijzondere bepalingen voor bepaald vervoer
Bijkomende bepalingen

§ 1. Voor het vervoer van wagens van particulieren zijn bijzondere bepalingen neergelegd in Bijlage IV.

§ 2. Het vervoer van laadkisten wordt geregeld door de bepalingen van Bijlage VIII.

§ 3. Voor het vervoer van expresgoed kunnen de spoorwegen door middel van daartoe strekkende tariefbepalingen bepaalde bijzondere voorschriften vaststellen, overeenkomstig Bijlage VI.

§ 4. Voor de hierna genoemde zendingen :

- a) zendingen met verhandelbaar vervoerdocument;
- b) zendingen waarbij de aflevering slechts kan geschieden tegen afgifte van de duplicaat-vrachtbrief;
- c) zendingen kranten en tijdschriften;
- d) zendingen goederen, bestemd voor jaarbeurzen en tentoonstellingen;
- e) zendingen ladingsbenodigdheden en middelen ter bescherming van de vervoerde goederen tegen warmte en koude;

f) zendingen die worden uitgevoerd met behulp van vrachtbrieven die niet als document voor belastingheffing en facturering dienen, kunnen twee of meer Verdragsluitende Staten door bijzondere overeenkomsten of de spoorwegen door middel van daartoe strekkende tariefbepalingen bepaalde voorwaarden overeenkomen, die aan deze zendingen zijn aangepast en afwijken van dit Verdrag.

§ 5. De bijkomende bepalingen, die bepaalde Verdragsluitende Staten of bepaalde deelnemende spoorwegen voor de uitvoering van dit Verdrag bekendmaken, worden door hen aan het Centraal Bureau medegedeeld.

Deze bijkomende bepalingen kunnen ten aanzien van de daaraan deelnemende spoorwegen in werking treden op de door de wetten en reglementen van elke Staat voorgeschreven wijze; zij mogen evenwel geen inbreuk maken op dit Verdrag.

Hun inwerkingtreding wordt ter kennis van het Centraal Bureau gebracht.

Artikel 61

Regeling van geschillen door middel van arbitrage

§ 1. Voor zover zij niet door de partijen zelf kunnen worden geregeld, kunnen geschillen omtrent de uitlegging of toepassing van het Verdrag, dat als nationale wet of als verdragsrecht rechtskracht heeft, en van de door bepaalde Verdragsluitende Staten uitgevaardigde bijkomende bepalingen enerzijds en de in artikel 60, § 4, bedoelde bijzondere overeenkomsten anderzijds, op verzoek van partijen worden voorgelegd aan scheidsrechters, waarvan de samenstelling en de procedure het onderwerp vormen van Bijlage VII bij dit Verdrag.

§ 2. Bij geschillen tussen Staten binden evenwel de bepalingen van Bijlage VII partijen niet en kunnen deze vrijelijk de samenstelling van het scheidsgerecht en de scheidsrechterlijke procedure regelen.

§ 3. Op verzoek van partijen kunnen bij een scheidsgerecht aanhangig worden gemaakt :

- a) onverminderd de regeling van geschillen uit hoofde van andere wettelijke bepalingen :
 - 1° geschillen tussen Verdragsluitende Staten;
 - 2° geschillen tussen Verdragsluitende Staten enerzijds en niet bij het Verdrag partij zijnde Staten anderzijds;
 - 3° geschillen tussen niet bij het Verdrag partij zijnde Staten,
- b) geschillen tussen vervoerondernemingen;
- c) geschillen tussen vervoerondernemingen en gebruikers;
- d) geschillen tussen gebruikers.

§ 4. Het openen van de scheidsrechterlijke procedure heeft, wat betreft de schorsing en stuiting van de verjaring van de betwiste vordering, hetzelfde gevolg als de instelling van de vordering voor de gewone rechter.

§ 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 ou l'exécution doit avoir lieu.

TITRE V

Dispositions exceptionnelles

Article 62

Dérégations temporaires

§ 1. Si la situation économique et financière d'un Etat est de nature à provoquer de graves difficultés pour l'application des dispositions du titre III, chapitre III, de la Convention, chaque Etat pourra, soit par des dispositions insérées dans les tarifs, soit par des actes de la puissance publique, tels que des autorisations générales ou particulières données aux administrations de chemin de fer, déroger aux dispositions des articles 17, 19 et 21 de la Convention, en décidant pour certains trafics :

a) que les expéditions au départ de cet Etat devront être affranchies :

1° soit jusqu'à ses frontières,

2° soit au moins jusqu'à ses frontières;

b) que les expéditions à destination de cet Etat devront être affranchies au départ :

1° soit au moins jusqu'à ses frontières, pour autant que l'Etat de départ n'a pas à recourir à la restriction visée sous a, 1°,

2° soit au moins jusqu'à ses frontières;

c) que les expéditions, soit en provenance soit à destination de cet Etat, ne pourront être grevées d'aucun remboursement et que les débours ne seront pas admis, ou que les remboursements et les débours ne seront admis que dans certaines limites;

d) qu'il ne sera pas permis à l'expéditeur de modifier le contrat de transport en ce qui concerne le pays 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 entreront en vigueur au plus tôt à l'expiration d'un délai de huit jours, à compter de la date de la lettre par laquelle l'Office central aura notifié la mesure aux autres Etats.

Les mesures énumérées au § 2 entreront en vigueur au plus tôt à l'expiration d'un délai de deux jours, à compter de la date de leur publication dans les Etats intéressés.

§ 4. Les envois en cours de route ne seront pas affectés par lesdites mesures.

Article 63

Responsabilité en trafic fer-mer

§ 1. Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, § 1, chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises à la Convention, ajouter l'ensemble des causes d'exonération énoncées ci-après à celles 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.

§ 5. De uitspraken van de scheidsgerichten tegen de vervoerondernemingen of de gebruikers kunnen in elk van de Verdrag sluitende Staten ten uitvoer worden gelegd, zodra in de Staat waar de tenuitvoerlegging moet geschieden, de voorgeschreven formaliteiten zijn vervuld.

TITEL V

Uitzonderingsbepalingen

Artikel 62

Tijdelijke afwijkingen

§ 1. Indien door de economische en financiële toestand van een Staat de toepassing van de bepalingen van Titel III, Hoofdstuk III van het Verdrag ernstige moeilijkheden zou kunnen opleveren, kan elke Staat door middel van tariefbepalingen, of door overheidsmaatregelen, zoals aan de spoorwegen gegeven algemene of bijzondere machtigingen, van de artikelen 17, 19 en 21 van dit Verdrag afwijken, door voor een bepaald verkeer te besluiten :

a) dat zendingen bij vertrek uit die Staat moeten worden gefrankeerd :

1° tot aan de grens, of

2° ten minste tot aan de grens;

b) dat zendingen bestemd voor deze Staat bij vertrek moeten worden gefrankeerd :

1° ten minste tot aan de grens, voor zover de Staat van vertrek de beperking sub a, 1° niet toepast, of

2° ten hoogste tot aan de grens;

c) dat zendingen afkomstig van of bestemd voor deze Staat, met geen enkel remboursement mogen worden belast en dat voorschotten niet zijn toegelaten of dat remboursements en voorschotten slechts binnen bepaalde grenzen zijn toegelaten;

d) dat de afzender de vervoerovereenkomst niet mag wijzigen met betrekking tot het land van bestemming, de frankering en het remboursement.

§ 2. De Staten kunnen onder dezelfde voorwaarden door aan de spoorwegen gegeven algemene of bijzondere machtigingen van de artikelen 17, 19, 21 en 22 van dit Verdrag afwijken, door voor hun wederzijdse betrekkingen te besluiten :

a) dat de regels omtrent de betaling der kosten afzonderlijk worden vastgesteld, nadat de belanghebbende spoorwegen terzake overeenstemming hebben bereikt.

Deze regels mogen geen frankeringsvoorschrift bevatten, die niet zijn genoemd in artikel 17;

b) dat bepaalde verzoeken tot wijziging van de vervoerovereenkomst niet zijn geoorloofd.

§ 3. De overeenkomstig de § 1 en 2 genomen maatregelen moeten aan het Centraal Bureau worden medegedeeld.

De in § 1 genoemde maatregelen treden niet eerder in werking dan acht dagen na dagtekening van de brief waarmee het Centraal Bureau de maatregel ter kennis van de overige Staten heeft gebracht.

De in § 2 genoemde maatregelen treden niet eerder in werking dan twee dagen na de datum waarop zij in de belanghebbende Staten bekend zijn gemaakt.

§ 4. De genoemde maatregelen zijn niet van invloed op zendingen die onderweg zijn.

Artikel 63

Aansprakelijkheid bij spoor/zeeverkeer

§ 1. In het spoor/zeevervoer over de in artikel 2, § 1, bedoelde lijnen kan elke Staat, indien deze Staat de vermelding ervan verzoekt op de lijst der aan het Verdrag onderworpen lijnen, het geheel der hieronder genoemde gronden tot ontheffing der aansprakelijkheid toevoegen aan die welke in artikel 27 zijn genoemd.

De vervoerder kan zich slechts op deze gronden beroepen, indien hij bewijst dat het verlies, de beschadiging of de overschrijding van de leveringstermijn is ontstaan op het zeetraject vanaf de lading van het goed aan boord van het schip tot de lossing uit het schip.

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 ou 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 ou 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 a.

§ 2. Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste mentionnée à l'article premier, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises.

En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats, l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

§ 3. Les mesures prises en conformité du présent article sont communiquées à l'Office central. Elles entreront en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de la lettre par laquelle l'Office central aura notifié ces mesures aux autres Etats.

Les envois en cours de route ne seront pas affectés par 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 30 avril 1970 à la signature des Etats précédemment contractants et de ceux qui ont été invités à se faire représenter à la Conférence ordinaire de révision.

Deze gronden tot ontheffing der aansprakelijkheid zijn de volgende :

a) handelingen, onachtzaamheid of nalatigheid van de kapitein, een lid van de bemanning, de loods of de ondergeschikten van de vervoerder, gepleegd bij de navigatie of het beheer van het schip;

b) onzeewaardigheid van het schip, mits de vervoerder bewijst dat deze onzeewaardigheid niet is te wijten aan een gebrek aan redelijke zorg zijnerzijds om het schip zeewaardig te maken, het behoorlijk uit te rusten, te bemannen en te bevoorraden of om alle delen van het schip waarin het goed wordt geladen, geschikt te maken en in goede staat te brengen, opdat zij kunnen dienen tot het ontvangen, het vervoeren en het bewaren van het goed;

c) brand, mits de vervoerder bewijst dat deze niet is veroorzaakt door toedoen of schuld van hemzelf, de kapitein, een lid van de bemanning, de loods of zijn ondergeschikten;

d) gevaren of onheilen van de zee of andere bevaarbare wateren;

e) redding of poging tot redding ter zee van mensenlevens of goederen;

f) het laden van het goed op het dek van het schip, mits zulks is geschied met door de afzender op de vrachtbrief gegeven toestemming en het goed zich niet in een spoorwegwagon bevindt.

Door de hiervoor genoemde gronden tot ontheffing der aansprakelijkheid worden de algemene verplichtingen van de vervoerder geenszins opgeheven of verminderd, met name niet zijn verplichting een redelijke zorg aan te wenden om het schip zeewaardig te maken, het behoorlijk uit te rusten, te bemannen en te bevoorraden of om alle delen van het schip waar het goed wordt geladen, geschikt te maken en in goede staat te brengen, opdat zij kunnen dienen tot het ontvangen, het vervoeren en het bewaren van het goed.

Wanneer de vervoerder zich beroept op de hiervoor genoemde gronden tot ontheffing der aansprakelijkheid, blijft hij niettemin aansprakelijk, indien de rechthebbende bewijst, dat de overschrijding van de leveringstermijn, het verlies of de beschadiging is te wijten aan een ander verzuim van de vervoerder, de kapitein, een lid der bemanning, de loods of zijn ondergeschikten, dan bedoeld onder letter a.

§ 2. Wanneer verschillende ondernemingen, ingeschreven op de in artikel 1 genoemde lijst, vervoerdiensten verrichten op hetzelfde zeetraject, moet het stelsel der op dit traject geldende aansprakelijkheid voor al deze ondernemingen gelijk zijn.

Bovendien moet, wanneer deze ondernemingen op verzoek van verschillende Staten op de lijst zijn ingeschreven, omtrent de toepassing van dit stelsel vooraf een overeenkomst tussen deze Staten worden getroffen.

§ 3. De overeenkomstig dit artikel getroffen maatregelen moeten ter kennis van het Centraal Bureau worden gebracht. Zij treden niet eerder in werking dan na afloop van een termijn van 30 dagen na de dagtekening van de brief waarmee het Centraal Bureau deze maatregelen ter kennis van de overige Staten heeft gebracht.

De genoemde maatregelen zijn niet van invloed op zendingen die onderweg zijn.

Artikel 64

Aansprakelijkheid bij kernongevallen

De spoorweg is ontheven van de aansprakelijkheid die krachtens dit Verdrag op hem rust, wanneer de schade veroorzaakt is door een kernongeval en de exploitant van een kerninstallatie of een andere persoon die voor hem in de plaats treedt, aansprakelijk voor die schade is krachtens de bijzondere voorschriften welke van kracht zijn in een Verdragsluitende Staat en die de aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie regelen.

TITEL VI

Slotbepalingen

Artikel 65

Ondertekening

Dit Verdrag, waarvan de Bijlagen een integrerend deel vormen, blijft tot 30 april 1970 opengesteld voor ondertekening door de Staten die reeds partij bij het Verdrag waren en door de Staten die waren uitgenodigd zich te doen vertegenwoordigen op de Gewone Herzieningsconferentie.

Article 66

Ratifications. Misc 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 ou au plus tard un an après la signature, 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. 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. 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'un d'entre elles.

Article 69

Révision de la Convention

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

Une Conférence est convoquée avant cette époque, si la demande en est fait 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.

Artikel 66

Bekrachtiging. Inwerkingtreding

Dit Verdrag zal worden bekrachtigd en de akten van bekrachtiging zullen zo spoedig mogelijk bij de Zwitserse Regering worden nedergelegd.

Wanneer dit Verdrag door vijftien Staten is bekrachtigd, dan wel uiterlijk één jaar na de ondertekening, zal de Zwitserse Regering zich in verbinding stellen met de belanghebbende Regeringen ten einde met hen de mogelijkheid te onderzoeken het Verdrag in werking te doen treden.

Artikel 67

Toetreding tot het Verdrag

§ 1. Elke Staat die dit Verdrag niet heeft ondertekend en tot toetreding wenst over te gaan, richt zijn aanvraag tot de Zwitserse Regering, die hiervan aan alle Verdragsluitende Staten mededeling doet, onder overlegging van een uiteenzetting van het Centraal Bureau over de positie op het gebied van het internationale vervoer van de spoorwegen van de Staat die de aanvraag heeft ingediend.

§ 2. Tenzij binnen zes maanden na de datum waarop deze mededeling is verzonden, ten minste twee Staten hun bezwaren ter kennis van de Zwitserse Regering hebben gebracht, wordt de aanvraag van rechtswege ingewilligd; de Zwitserse Regering geeft hiervan kennis aan de Staat die de aanvraag heeft ingediend, en aan alle Verdragsluitende Staten.

In het tegenovergestelde geval brengt de Zwitserse Regering ter kennis van alle Verdragsluitende Staten en van de Staat die de aanvraag heeft ingediend, dat het onderzoek van de aanvraag is aangehouden.

§ 3. Elke toelating treedt in werking één maand na de datum, waarop de Zwitserse Regering de kennisgeving heeft verzonden, of indien bij afloop van deze termijn het Verdrag nog niet in werking is getreden, op de datum waarop zulks het geval is.

Artikel 68

Duur van de verbintenis van de Verdragsluitende Staten

§ 1. De duur van dit Verdrag is onbeperkt. Elke Verdragsluitende Staat kan zich evenwel terugtrekken onder de volgende voorwaarden :

Het Verdrag heeft voor elke Verdragsluitende Staat rechtskracht tot de 31e december van het vijfde jaar, volgende op de inwerkingtreding. Elke Staat die zich na afloop van dit tijdvak wil terugtrekken, moet zijn voornemen ten minste één jaar van te voren ter kennis brengen van de Zwitserse Regering, die hiervan mededeling doet aan alle Verdragsluitende Staten.

Bij gebreke van kennisgeving binnen de genoemde termijn, wordt de verbintenis van rechtswege verlengd met een tijdvak van drie jaren, en zo vervolgens telkens voor drie jaren, wanneer niet ten minste één jaar vóór de 31e december van het laatste jaar der driejaarlijkse tijdvakken opzegging heeft plaatsgehad.

§ 2. De Staten die in de loop van het vijfjarige tijdvak of van één der driejarige tijdvakken tot het Verdrag zijn toegelaten, zijn gebonden tot het einde van dit tijdvak en vervolgens tot het einde van elk der volgende tijdvakken, voor zover zij niet ten minste één jaar vóór afloop van één der tijdvakken hun verbintenis hebben opgezegd.

Artikel 69

Herziening van het Verdrag

§ 1. Uiterlijk vijf jaren na de inwerkingtreding van dit Verdrag komen de afgevaardigden van de Verdragsluitende Staten op uitnodiging van de Zwitserse Regering bijeen voor de herkiezing van dit Verdrag.

Indien een daartoe strekkend verzoek door ten minste één derde van de Verdragsluitende Staten wordt gedaan, wordt een conferentie vóór dat tijdstip bijengeroepen.

Met goedvinden van de meerderheid van de Verdragsluitende Staten nodigt de Zwitserse Regering eveneens niet partij zijnde Staten uit.

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 régie 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; en ce qui concerne l'article 6 de cette Annexe, c'est la disposition relative à la Commission de révision qui est applicable aux Commissions préliminaires.

§ 2. La mise en vigueur de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une Conférence de révision emporte abrogation de la Convention antérieure et de ses Annexes, 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, 7 (sauf § 1), 8 (sauf § 1), 10 (sauf § 6, deuxième alinéa), 11, 12 (sauf § 4), 13, 14 (sauf § 2, deuxième alinéa), 15 (sauf § 1, premier alinéa), 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 30, 35, 36, 41, 48, 49, 50, 53, 60 (sauf § 5) et les Annexes VI et VII peuvent être modifiés par une Commission de révision. L'organisation et le fonctionnement de cette Commission font l'objet de l'Annexe III à la présente Convention.

Les décisions de la Commission de révision sont notifiées sans délai aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées à l'égard de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans les quatre 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 huitième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central a porté leur acceptation à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification de l'acceptation des décisions.

§ 4. En vue de modifier :

- a) le Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer (Annexe I);
 - b) le Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (Annexe IV), et
 - c) le Règlement international concernant le transport des containers (Annexe V),
- il est institué des Commissions d'experts, dont l'organisation et le fonctionnement font l'objet d'un statut, qui forme l'Annexe III 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 quatre 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 huitième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central a porté leur acceptation à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification de l'acceptation 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, un texte en langue italienne et un texte en langue arabe, qui ont la valeur de traductions officielles.

Met goedvinden van de meerderheid van de Verdragsluitende Staten nodigt het Centraal Bureau tot bijwoning van de Conferentie uit vertegenwoordigers van :

- a) internationale gouvernementele organisaties die op het gebied van het vervoer bevoegd zijn;
- b) internationale niet-gouvernementele organisaties die op het gebied van het vervoer werkzaam zijn.

De deelneming aan de beraadslagingen door de niet bij het Verdrag partij zijnde Staten, alsmede door de in de vierde alinea genoemde internationale organisaties, wordt voor elke conferentie in het reglement der beraadslagingen geregeld.

Met goedvinden van de meerderheid van de Regeringen der Verdragsluitende Staten kan het Centraal Bureau vóór de gewone en buitengewone herzieningsconferenties commissies bijeenroepen voor voorafgaand onderzoek van de wijzigingsvoorstellen. De bepalingen van Bijlage III zijn op overeenkomstige wijze op deze commissies van toepassing; wat betreft artikel 6 van deze Bijlage is de bepaling betreffende de Herzieningscommissie van toepassing op de voorlopige commissies.

§ 2. Door de inwerkingtreding van het uit een herzieningsconferentie voortvloeiende nieuwe Verdrag verliezen het voorafgaande Verdrag en de Bijlagen daarvan hun rechtskracht, zelfs ten opzichte van de Verdragsluitende Staten die het nieuwe Verdrag niet bekrachtigen.

§ 3. In het tijdvak tussen de herzieningsconferenties kunnen de artikelen 3, 4, 5, § 5, de artikelen 6, 7 (behalve § 1), 8 (behalve § 1), 10 (behalve § 6, twee alinea), 11, 12 (behalve § 4), 13, 14 (behalve § 2, tweede alinea), 15 (behalve § 1, eerste alinea), 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 30, 35, 36, 41, 48, 49, 50, 53, 60 (behalve § 5) en de Bijlagen VI en VII, door een herzieningscommissie worden gewijzigd. De organisatie en de werkwijze van deze commissie vormen het onderwerp van Bijlage III van dit Verdrag.

De beslissingen van de Herzieningscommissie worden door bemiddeling van het Centraal Bureau onverwijld ter kennis van de Regeringen van de Verdragsluitende Staten gebracht. Zij worden als aangenomen beschouwd, tenzij binnen vier maanden na de dag der kennisgeving ten minste vijf Regeringen hiertegen bezwaren hebben ingebracht en treden in werking op de eerste dag van de achtste maand volgende op die waarin het Centraal Bureau deze aanneming ter kennis van de Regeringen van de Verdragsluitende Staten heeft gebracht. Deze datum wordt door het Centraal Bureau in de kennisgeving van de aanneming van de beslissingen vermeld.

§ 4. Ten einde :

- a) het Internationale Reglement betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor (Bijlage I);
 - b) het Internationale Reglement betreffende het vervoer van wagons van particulieren (Bijlage IV), en
 - c) het Internationale Reglement betreffende het vervoer van laadkisten (Bijlage V),
- te wijzigen, worden commissies van deskundigen ingesteld, waarvan de organisatie en de werkwijze zijn geregeld in een statuut, dat het onderwerp uitmaakt van Bijlage III van dit Verdrag.

De beslissingen van de commissies van deskundigen worden door bemiddeling van het Centraal Bureau onverwijld ter kennis van de Regeringen van de Verdragsluitende Staten gebracht. Zij worden als aangenomen beschouwd, tenzij binnen vier maanden na de dag der kennisgeving ten minste vijf Regeringen hiertegen bezwaren hebben ingebracht en treden in werking op de eerste dag van de achtste maand volgende op die waarin het Centraal Bureau deze aanneming ter kennis van de Regeringen van de Verdragsluitende Staten heeft gebracht. Deze datum wordt door het Centraal Bureau in de kennisgeving van de aanneming van de beslissingen vermeld.

Artikel 70

Teksten van het Verdrag. Officiële vertalingen

Dit Verdrag is naar gevestigd diplomatiek gebruik in de Franse taal gesloten en ondertekend.

Bij de Franse tekst zijn een Duitse, een Engelse, een Italiaanse en een Arabische tekst gevoegd, die als officiële vertalingen gelden.

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 sept février mil neuf cent soixante-dix, 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'Algérie :
M'Hamed Yousfi.

Pour l'Autriche :
R. Stanfel.

Pour la Belgique :
L. Colot.

Pour la Bulgarie :
L. Anguelov.

Pour le Danemark :
S.A. Jenstrup.

Pour l'Espagne :
J. F. De Alcover.

Pour la Finlande :
Hakan Krogius.

Pour la France :
J. Gabarra.

Pour la Grèce :
J. Georgiou.

Pour la Hongrie :
D. Kuzsel.

Pour l'Irak :
A.J. Al-Saadi.

Pour l'Irlande :
J. O'Callaghan.

Pour l'Italie :
Franco Molinengo.

Pour le Liban :
M. Farah.

Pour le Liechtenstein :
Beck.

Pour le Luxembourg :
Eichhorn.

Pour le Maroc :
El Fassi.

Pour la Norvège :
N.A. Jørgensen.

Pour les Pays-Bas :
Beelaerts van Blokland.

Pour la Pologne :
Zóciński.

Pour le Portugal :
Abilio Pinto de Lemos.

Pour la Roumanie :
A.-D. Popa.

Bij gebreke van overeenstemming is de Franse tekst beslissend.

Ten blijke waarvan de hierna genoemde gevolmachtigden, voorzien van volmachten welke in goede en bchoorlijke vorm werden bevonden, dit Verdrag hebben ondertekend.

Gedaan te Bern, de zevende februari negentienhonderd zeventig, in één enkel exemplaar, dat in het archief van de Zwitserse Bondsstaat zal worden nedergelegd en waarvan een authentiek afschrift aan elk der Partijen zal worden gezonden.

Voor Algerije :
M'Hamed Yousfi.

Voor Oostenrijk :
R. Stanfel.

Voor België :
L. Colot.

Voor Bulgarije :
L. Anguelov.

Voor Denemarken :
S.A. Jenstrup.

Voor Spanje :
J. F. De Alcover.

Voor Finland :
Hakan Krogius.

Voor Frankrijk :
J. Gabarra.

Voor Griekenland :
J. Georgiou.

Voor Hongarije :
D. Kuzsel.

Voor Irak :
A.J. Al-Saadi.

Voor Ierland :
J. O'Callaghan.

Voor Italië :
Franco Molinengo.

Voor Libanon :
M. Farah.

Voor Liechtenstein :
Beck.

Voor Luxemburg :
Eichhorn.

Voor Marokko :
El Fassi.

Voor Noorwegen :
N.A. Jørgensen.

Voor Nederland :
Beelaerts van Blokland.

Voor Polen :
Zóciński.

Voor Portugal :
Abilio Pinto de Lemos.

Voor Roemenië :
A.-D. Popa.

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord :

G.G.D. Hill.

Pour la Suède :

Gunnar Torgils.

Pour la Suisse :

Schaller.

Pour la Syrie :

Al Hassan.

Pour la Tchécoslovaquie :

Dr. Zach.

Pour la Tunisie :

T. Aneur.

Pour la Turquie :

Kemal Demirer.

H. Germeyanligil.

Pour la Yougoslavie :

L. Ilić.

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 II

(Article 58)

Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI)

Article 1

§ 1. L'Office central des transports internationaux par chemins de fer (O.C.T.I.) 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 onze 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.

Voor het Verenigd Koninkrijk
van Groot-Brittannië en Noord-Ierland :

G.G.D. Hill.

Voor Zweden :

Gunnar Torgils.

Voor Zwitserland :

Schaller.

Voor Syrië :

Al Hassan.

Voor Tsjechoslowakije :

Dr. Zach.

Voor Tunesië :

T. Aneur.

Voor Turkije :

Kemal Demirer.

H. Germeyanligil.

Voor Zuidslavië :

L. Ilić.

Bijlage I

(artikelen 3 en 4)

Internationaal Reglement betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor (RID)

(Tekst onderworpen aan een bijzondere herzieningsprocedure)

Bijlage II

(artikel 58)

Reglement betreffende het Centraal Bureau voor het internationale vervoer per spoorweg (OCTI)

Artikel 1

§ 1. Het Centraal Bureau voor het internationale vervoer per spoorweg (OCTI) heeft zijn zetel te Bern en staat onder auspiciën van de Zwitserse Regering.

Het toezicht op zijn administratieve en financiële werkzaamheden wordt uitgeoefend binnen het kader van de bepalingen van artikel 58 van het Verdrag en berust bij een Commissie van Beheer.

Te dien einde is de Commissie van Beheer belast :

a) toe te zien op de juiste toepassing door het Centraal Bureau van de Verdragen, alsmede van de overige uit de herzieningsconferenties voortvloeiende teksten en, indien daartoe aanleiding bestaat, aanbevelingen te doen voor het nemen van maatregelen die de toepassing van deze Verdragen en teksten kunnen vergemakkelijken;

b) met redenen omklede adviezen te geven over vragen die van belang kunnen zijn voor de werkzaamheden van het Centraal Bureau en die dit Bureau worden voorgelegd door een Verdragsluitende Staat of door de directeur van het Bureau.

§ 2. a) De Commissie van Beheer houdt haar bijeenkomsten te Bern. Zij bestaat uit negen leden, die uit de Verdragsluitende Staten worden gekozen;

b) De Zwitserse Bondsstaat heeft een permanente zetel in de Commissie en bekleedt het voorzitterschap. De overige leden worden benoemd voor vijf jaren. Voor iedere periode van vijf jaren stelt een diplomatieke conferentie, op voorstel van de zittende Commissie van Beheer, de samenstelling van de Commissie van Beheer vast, daarbij rekening houdende met een billijke geografische verdeling;

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.

b) Le Comité administratif nomme le directeur général, le vice-directeur général, les conseillers et les conseillers adjoints de l'Office central; le Gouvernement suisse lui présente des propositions pour la nomination du directeur général et du vice-directeur général. 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 diplomatique chargée de déterminer sa composition, 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. 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 ne peut dépasser un montant fixé par kilomètre. Sur proposition du Comité administratif en fonction, ce montant est arrêté pour chaque période quinquennale par la Conférence diplomatique chargée selon les dispositions de l'article premier, § 2, b, du présent Règlement de déterminer la composition du Comité administratif pour cette même période. 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.

c) Indien onder de leden een zetel vrijkomt, wijst de Commissie van Beheer zelve een andere Verdragsluitende Staat aan om de opengevallen zetel te bezetten;

d) Elk lid dat van de Commissie van Beheer deel uitmaakt, wijst als zijn vertegenwoordiger in de Commissie een persoon aan, die op grond van zijn ervaring in internationale vervoer-vraagstukken hiervoor in aanmerking komt;

e) De Commissie van Beheer stelt haar huishoudelijk reglement vast en stelt zich zelf in.

Zij houdt ten minste eenmaal per jaar een gewone bijeenkomst; zij houdt bovendien buitengewone bijeenkomsten, wanneer ten minste drie van haar leden daarom verzoeken.

Het Centraal Bureau verzorgt het secretariaat van de Commissie van Beheer.

De notulen van de zittingen van de Commissie van Beheer worden aan alle Verdragsluitende Staten gezonden;

f) De werkzaamheden als vertegenwoordiger van een Staat welke lid van de Commissie is, worden niet vergoed en de daaruit voortvloeiende reis- en verblijfkosten komen ten laste van de desbetreffende Staat.

§ 3. a) De Commissie van Beheer stelt het reglement vast betreffende de organisatie, de werkwijze en de rechtspositie van het personeel van het Centraal Bureau;

b) De Commissie van Beheer benoemt de directeur-generaal, de plaatsvervangende directeur-generaal, de adviseurs en de adjunct-adviseurs van het Centraal Bureau; voor de benoeming van de directeur-generaal en van de plaatsvervangende directeur-generaal legt de Zwitserse Regering voorstellen voor. Bij deze benoemingen houdt de Commissie van Beheer met name rekening met de bekwaamheid van de kandidaten en met een billijke geografische verdeling;

c) De Commissie van Beheer keurt de jaarlijkse begroting van het Centraal Bureau goed, alsmede het jaarverslag en houdt daarbij rekening met de bepalingen van het hiernavolgende artikel 2.

De controle op de rekening en verantwoording van het Centraal Bureau, die in het kader van de begroting uitsluitend betrekking heeft op de overeenstemming tussen de boekhouding en de daarbij behorende bescheiden, wordt uitgeoefend door de Zwitserse Regering. Deze legt de rekening en verantwoording, vergezeld van een rapport, over aan de Commissie van Beheer.

De Commissie van Beheer brengt, tezamen met het jaarverslag en de jaarlijkse rekening en verantwoording van het Centraal Bureau, haar beslissingen, besluiten en aanbevelingen ter kennis van de Verdragsluitende Staten;

d) De Commissie van Beheer dient, ten minste twee maanden vóór de opening, bij elke diplomatieke conferentie die is belast met de vaststelling van haar samenstelling, een verslag in over het geheel van haar werkzaamheden sedert de voorafgaande conferentie.

Artikel 2

§ 1. De kosten van het Centraal Bureau worden door de Verdragsluitende Staten gedragen naar evenredigheid van de lengte der spoorlijnen of trajecten waarop het Verdrag van toepassing is. De bijdrage voor scheepvaartlijnen in de uitgaven wordt evenwel bepaald naar evenredigheid van de halve lengte hunner trajecten. De bijdrage van elke Staat mag een vastgesteld bedrag per kilometer niet overschrijden. Op voorstel van de fungerende Commissie van Beheer wordt dit bedrag voor elk tijdvak van vijf jaar vastgesteld door de diplomatieke conferentie die volgens de bepalingen van artikel 1, § 2, b, van dit Reglement belast is met de vaststelling van de samenstelling van de Commissie van Beheer voor ditzelfde tijdvak. Bij wijze van uitzondering kan de bijdrage, na overeenstemming tussen de belanghebbende Regering en het Centraal Bureau en met goedkeuring van de Commissie van Beheer, met ten hoogste vijftig procent worden verlaagd voor de lijnen die onder bijzondere voorwaarden worden geëxploiteerd. Het bedrag van de jaarlijkse bijdrage per kilometer wordt elk jaar « het Centraal Bureau gechoord » door de Commissie van Beheer vastgesteld. De bijdrage wordt steeds in haar geheel geïnd. Wanneer de werkelijke uitgaven van het Centraal Bureau lager zijn dan het bedrag van de op deze grondslag berekende bijdrage, wordt het verschil in een reservefonds gestort.

§ 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 1er 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 1er 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. 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.

Article 4

§ 1. Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'entreprise créancière à l'Office central pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due, ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent ou, si les parties en font la demande, devant le tribunal arbitral prévu à l'article 61 de la Convention (Annexe VII).

§ 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 VII).

§ 2. Tegelijk met de toezending van het jaarverslag en de jaarlijkse rekening en verantwoording aan de Verdragsluitende Staten, nodigt het Centraal Bureau deze uit hun bijdrage in de uitgaven over het afgelopen jaar te storten. De Staat, die op 1 oktober zijn bijdrage niet heeft gestort, wordt ten tweeden male uitgenodigd zulks te doen. Indien ook deze aanmaning zonder gevolg blijft, wordt zij door het Centraal Bureau in het begin van het volgende jaar herhaald bij gelegenheid van de toezending van het verslag over het afgelopen jaar. Indien op 1 juli daaraanvolgende met deze herhaalde aanmaning geen rekening is gehouden, worden bij de in gebreke zijnde Staat ten vierden male stappen ondernomen, om deze tot betaling van de twee achterstallige jaarlijkse bijdragen te bewegen. Indien ook deze poging zonder gevolg blijft, deelt het Centraal Bureau drie maanden daarna aan deze Staat mede dat, indien de verwachte storting niet is verricht vóór het einde van het jaar, het verzuim zal worden uitgelegd als een stilzwijgende verklaring, om zich uit het Verdrag terug te trekken. Wanneer vóór 31 december deze laatste stap zonder gevolg blijft, gaat het Centraal Bureau, akte nemende van de door de in gebreke zijnde Staat stilzwijgend uitgedrukte wil zich uit het Verdrag terug te trekken, over tot afvoering van de lijnen van deze Staat van de lijst van de lijnen die toegelaten zijn voor het internationale vervoer.

§ 3. De niet geïnde bedragen moeten zoveel mogelijk worden gedekt uit de gewone middelen waarover het Centraal Bureau beschikt en kunnen over vier jaren worden verdeeld. Het gedeelte van het tekort dat niet op deze wijze kan worden gedekt, wordt op een bijzondere rekening gebracht ten laste van de overige Verdragsluitende Staten, in verhouding tot het aantal kilometers van de lijnen waarop het Verdrag van toepassing is ten tijde van de boeking op rekening en wel voor zover elk hunner gedurende het tijdvak van twee jaar voorafgaande aan de terugtrekking van de in gebreke zijnde Staat, tezamen met deze Staat partij was bij het Verdrag.

§ 4. De lijnen van de Staat die onder de in § 2 hiervóór aangeduide voorwaarden zijn afgevoerd, kunnen slechts opnieuw tot het internationale vervoer worden toegelaten, wanneer deze Staat vooraf de bedragen die deze voor de desbetreffende jaren verschuldigd is, betaalt; over deze bedragen wordt een rente van vijf procent geheven te rekenen van het einde van de zesde maand die verlopen is sedert de dag waarop het Centraal Bureau de Staat voor de eerste maal heeft uitgenodigd de door deze verschuldigde bijdragen te betalen.

Artikel 3

§ 1. Het Centraal Bureau geeft een maandschrift uit, dat de voor de toepassing van het Verdrag noodzakelijke inlichtingen bevat, met name mededelingen met betrekking tot de lijst van de lijnen van spoorwegen en andere ondernemingen en de van het vervoer uitgesloten of voorwaardelijk tot vervoer toegelaten goederen, alsmede studies waarvan het de opnemings nuttig acht.

§ 2. Het maandschrift is opgesteld in het Frans en in het Duits. Een exemplaar wordt kosteloos toegezonden aan elke Verdragsluitende Staat en aan elke belanghebbende spoorweg. Voor de overige exemplaren moet een door het Centraal Bureau vastgestelde prijs worden betaald.

Artikel 4

§ 1. De uit het internationale vervoer voortvloeiende schuldvorderingen, die onbetaald zijn gebleven, kunnen door de onderneming die recht heeft op betaling van deze vorderingen, ter kennis van het Centraal Bureau worden gebracht ten einde de inning ervan te vergemakkelijken. Te dien einde nodigt het Centraal Bureau de in gebreke zijnde vervoeronderneming uit het verschuldigde bedrag te betalen of de gronden van haar weigering tot betaling op te geven.

§ 2. Indien het Centraal Bureau van oordeel is, dat de opgegeven gronden de weigering voldoende rechtvaardigen, verwijst het partijen naar de bevoegde rechter of, indien partijen daarom verzoeken, naar het in artikel 61 van het Verdrag (Bijlage VII) bedoelde scheidsgerecht.

§ 3. Wanneer het Centraal Bureau van oordeel is, dat het gehele of gedeeltelijke bedrag werkelijk verschuldigd is, kan het na ingewonnen advies van een deskundige verklaren dat de in gebreke zijnde vervoeronderneming verplicht is de gehele of gedeeltelijke schuldvordering bij het Centraal Bureau te storten, het aldus gestorte bedrag moet ter beschikking worden gehouden totdat de bevoegde rechter of het in artikel 61 van het Verdrag (Bijlage VII) bedoelde scheidsgerecht een beslissing ter zake heeft genomen.

§ 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, 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 69, §§ 3 et 4)

Statut relatif à la Commission de révision et aux Commissions d'experts

Article 1

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.

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 général de l'Office central ou son représentant prend part aux séances des Commissions, avec voix consultative.

§ 4. Wanneer een vervoeronderneming binnen vijftien dagen geen gevolg heeft gegeven aan de aanmaning van het Centraal Bureau, wordt zij opnieuw in gebreke gesteld, onder aanduiding van de uit haar weigering voortvloeiende gevolgen.

§ 5. Indien ook dan nog elk resultaat uitblijft, zendt het Centraal Bureau tien dagen na het verzenden van deze nieuwe aanmaning aan de Verdragsluitende Staat waartoe de vervoeronderneming behoort, een met redenen omkleed bericht en nodigt deze Staat uit de maatregelen te overwegen, die moeten worden genomen en met name te onderzoeken, of de lijnen van de in gebreke zijnde onderneming op de lijst moeten worden gehandhaafd.

§ 6. Indien de Verdragsluitende Staat, waartoe de in gebreke zijnde vervoeronderneming behoort, verklaart dat hij ondanks wanbetaling van oordeel is, dat deze onderneming niet van de lijst moet worden geschrapt of, indien hij de mededeling van het Centraal Bureau gedurende zes weken onbeantwoord laat, wordt hij van rechtswege geacht het vermogen tot betaling van de uit het internationale vervoer voortvloeiende schuldvordering van genoemde onderneming te waarborgen.

Artikel 5

Voor de bestrijding van de bijzondere kosten die uit de in artikel 58, § 1, letters d tot en met f, van het Verdrag genoemde werkzaamheden voortvloeien, wordt een vergoeding geheven. Het bedrag van deze vergoeding wordt op voorstel van het Centraal Bureau vastgesteld door de Commissie van Beheer.

Bijlage III

(Artikel 69, §§ 3 en 4)

Statuut van de Herzieningscommissie en de Commissie van Deskundigen

Artikel 1

De Regeringen van de verdragsluitende Staten delen hun voorstellen betreffende de onderwerpen, voor welke de Commissies bevoegd zijn, aan het Centraal Bureau voor het internationale vervoer per spoorweg mede; dit Bureau brengt de voorstellen onverwijld ter kennis van de overige Verdragsluitende Staten.

Artikel 2

Het Centraal Bureau nodigt de Commissies uit een zitting te houden telkenmale, wanneer de noodzaak daartoe zich doet gevoelen of op verzoek van ten minste vijf Verdragsluitende Staten.

Alle Verdragsluitende Staten worden ten minste twee maanden van te voren van de zittingen van de Commissies in kennis gesteld. Deze kennisgeving moet de onderwerpen waarvan opname in de agenda is verzocht nauwkeurig vermelden.

Artikel 3

Alle Verdragsluitende Staten kunnen deelnemen aan de werkzaamheden van de Commissies.

Een Staat kan zich door een andere Staat doen vertegenwoordigen; één Staat kan echter niet meer dan twee andere Staten vertegenwoordigen.

Elke Staat draagt de kosten van zijn vertegenwoordigers.

Artikel 4

Het Centraal Bureau bereidt de behandeling van de vragen voor en neemt de secretariaatswerkzaamheden van de Commissies op zich.

De Directeur-Generaal van het Centraal Bureau of zijn vertegenwoordiger neemt met raadgevende stem aan de zittingen van de Commissies deel.

Article 5

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister, avec voix consultative, aux séances des Commissions, des représentants :

- a) d'Etats non contractants;
- b) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport, sous condition de réciprocité;
- c) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport, sous condition de réciprocité.

Article 6

La Commission de révision est valablement constituée lorsque la moitié des Etats contractants sont représentés; les Commissions d'experts 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 est adoptée si le nombre de voix positives est :

- a) au moins égal au tiers du nombre des Etats représentés à la Commission;
- b) supérieur au nombre des voix négatives.

Article 10

Les procès-verbaux des séances résument les délibérations dans les deux langues.

Les propositions et les décisions doivent y être insérés 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 à 5 et 8 à 10 sont applicables par analogie aux sous-commissions.

Artikel 5

In overeenstemming met de meerderheid der Verdragsluitende Staten nodigt het Centraal Bureau, tot het met raadgevende stem bijwonen van de zittingen van de Commissies, vertegenwoordigers uit van :

- a) niet bij het Verdrag aangesloten Staten;
- b) internationale gouvernementele organisaties die op het gebied van het vervoer bevoegd zijn;
- c) internationale niet-gouvernementele organisaties die op het gebied van het vervoer werkzaam zijn.

De sub b en c genoemde organisaties worden uitgenodigd op voorwaarden van wederkerigheid.

Artikel 6

De Herzieningscommissie is rechtsgeldig samengesteld, wanneer de helft van de Verdragsluitende Staten vertegenwoordigd is; de Commissies van Deskundigen zijn rechtsgeldig samengesteld, wanneer een derde van de Verdragsluitende Staten vertegenwoordigd is.

Artikel 7

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

Artikel 8

De besprekingen worden in het Frans en in het Duits gehouden. De uiteenzettingen van de leden der Commissie worden onmiddellijk in een mondelinge vertaling samengevat. De tekst van de voorstellen en de mededelingen van de voorzitter worden in extenso vertaald.

Artikel 9

De stemming vindt plaats per delegatie en desgewenst bij oproeping; elke delegatie van een Verdragsluitende Staat die ter zitting is vertegenwoordigd, heeft recht op één stem.

Een voorstel is aanvaard wanneer het aantal voor een voorstel uitgebrachte stemmen :

- a) ten minste gelijk is aan één derde van het aantal in de Commissie vertegenwoordigde Staten;
- b) hoger is dan het aantal tegen een voorstel uitgebrachte stemmen.

Artikel 10

De notulen van de zittingen geven een samenvatting van de besprekingen in beide talen.

De voorstellen en besluiten moeten woordelijk in beide talen worden opgenomen. Wanneer met betrekking tot de besluiten zich verschillen tussen de Franse en de Duitse tekst van de notulen voordoen, is de Franse tekst beslissend.

De notulen worden zo spoedig mogelijk aan de leden toegezonden.

Indien de leden niet tijdens de zitting hun goedkeuring aan de notulen hechten, delen zij de eventuele verbeteringen binnen een redelijk termijn aan het secretariaat mede.

Artikel 11

De Commissies kunnen ter vereenvoudiging der werkzaamheden sub-commissies instellen; zij kunnen eveneens sub-commissies instellen, die belast zijn met de voorbereiding van bepaalde onderwerpen voor een latere zitting.

Elke sub-commissie wijst één voorzitter, één ondervoorzitter en, indien de behoefte zich daartoe doet gevoelen, één rapporteur aan. Voor het overige zijn de bepalingen van de artikelen 1 tot en met 5 en 8 tot en met 10 op analoge wijze van toepassing op de sub-commissies.

Annexe IV

(Article 60, § 1)

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

(Texte soumis à une procédure de revision spéciale.)

Annexe V

(Article 60, § 2)

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

(Texte soumis à une procédure de revision spéciale.)

Annexe VI

(Article 60, § 3)

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

§ 1. Ne sont considérées comme colis express que des marchandises transportées d'une manière particulièrement rapide, aux conditions d'un tarif international.

Ne peuvent être admises comme colis express que les marchandises qui peuvent normalement être chargées dans le fourgon des trains de voyageurs. Toutefois, les tarifs peuvent prévoir des dérogations à cette règle.

§ 2. Sont exclues du transport les marchandises désignées à l'article 3 de la présente Convention. Les matières et objets énumérés dans l'Annexe I à la Convention ou ceux qui sont visés par les accords particuliers conclus en vertu des dispositions de l'article 4, § 2, de la Convention, ne sont admis au transport comme colis express que 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 celui qui est fixé en application de l'article 6, § 1, de la présente Convention. Le formulaire à utiliser et les mentions qui doivent ou peuvent y être portées sont déterminées 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 de 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.

Bijlage IV

(Artikel 60, § 1)

**Internationaal Reglement
betreffende het vervoer van wagens van particulieren (RIP)**

(Tekst onderworpen aan een bijzondere herzieningsprocedure)

Bijlage V

(Artikel 60, § 2)

**Internationaal Reglement
betreffende het vervoer van laadkisten (RiCo)**

(Tekst onderworpen aan een bijzondere herzieningsprocedure)

Bijlage VI

(Artikel 60, § 3)

**Internationaal Reglement
betreffende het vervoer van expresgoed (RIEx)**

§ 1. Als expresgoed worden slechts de goederen beschouwd, die op bijzonder snelle wijze en onder de voorwaarden van een internationaal tarief worden vervoerd.

Tot het vervoer als expresgoed kunnen slechts de goederen worden toegelaten, die normaal in de bagagewagen van reizigerstreinen kunnen worden geladen. De tarieven kunnen evenwel afwijkingen van deze regel bevatten.

§ 2. De in artikel 3 van dit Verdrag genoemde goederen zijn van het vervoer uitgesloten. De stoffen en voorwerpen die in Bijlage I van het Verdrag zijn genoemd of die waarop de bijzondere overeenkomsten gesloten krachtens de bepalingen van artikel 4, § 2, van het Verdrag betrekking hebben, worden slechts als expresgoed tot het vervoer toegelaten, indien deze wijze van vervoer in genoemde Bijlage of in genoemde overeenkomsten uitdrukkelijk is vermeld. In de tarieven wordt bepaald of andere goederen eveneens van het vervoer kunnen worden uitgesloten of onder bepaalde voorwaarden tot het vervoer worden toegelaten.

§ 3. Expresgoed kan met een ander vervoerdocument ten vervoer worden aangeboden dan is vastgesteld in toepassing van artikel 6, § 1, van dit Verdrag. Het te gebruiken formulier en aanduidingen die daarop moeten of kunnen worden opgenomen, worden in de tarieven bepaald. In ieder geval moet dit document de volgende gegevens bevatten :

- a) de aanduiding van de stations van afzending en van bestemming;
- b) de naam en het adres van de afzender en de geadresseerde;
- c) het aantal colli, de beschrijving van de verpakking en de vermelding van de aard der goederen;
- d) de vermelding van de documenten die zijn bijgevoegd voor de vervulling van de door de douane en andere overheidsinstanties vereiste formaliteiten.

§ 4. De afzender is aansprakelijk voor de juistheid van de door hem zelf of de volgens zijn aanwijzingen door de spoorweg op het vervoerdocument ingevulde aanduidingen en verklaringen; hij draagt alle gevolgen die voortvloeien uit het feit dat deze aanduidingen of verklaringen onjuist, onnauwkeurig of onvolledig zijn.

§ 5. Expresgoed moet op snelle wijze worden vervoerd binnen de door de tarieven bepaalde termijnen. De leveringstermijnen moeten in ieder geval korter zijn dan de voor snelgoed toegepaste leveringstermijnen.

§ 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.

Annexe VII

(Article 61)

Règlement d'arbitrage

Article 1

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. Une liste d'arbitres est préétablie. Chaque Etat contractant peut désigner au plus deux de ses ressortissants, spécialistes du droit international des transports, pour être inscrits sur la liste d'arbitres, établie et tenue à jour par le Gouvernement suisse.

§ 2. Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties.

Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas.

Les arbitres choisis conformément à l'alinéa précédent désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, selon le cas, lequel préside le tribunal arbitral.

Si les parties sont en désaccord sur le choix de l'arbitre unique ou si les arbitres choisis par les parties sont en désaccord sur la désignation du troisième ou du cinquième arbitre, selon le cas, le tribunal arbitral est complété par un arbitre désigné par le président du tribunal fédéral suisse, à la requête de l'Office central.

Le tribunal arbitral est composé de personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste.

§ 3. L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une 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.

§ 6. De tarieven kunnen ook andere dan de hierboven aangeduide afwijkingen van de bepalingen van dit Verdrag bevatten; van de bepalingen van de artikelen 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33 en 37 tot en met 47 van dit Verdrag mag echter niet worden afgeweken.

Voor zover de voorafgaande voorschriften en die der tarieven zich hiertegen niet verzetten, zijn de bepalingen van dit Verdrag van toepassing op het vervoer van expresgoed.

Bijlage VII

(Artikel 61)

Reglement van arbitrage

Artikel 1

Aantal scheidslieden

De scheidsgerichten, ingesteld om kennis te nemen van andere geschillen dan die tussen Staten, zullen naar gelang van de bepalingen van het compromis worden samengesteld uit één, drie of vijf scheidslieden.

Artikel 2

Keuze der scheidslieden

§ 1. Een lijst van scheidslieden wordt vooraf opgesteld. Elke Verdragsluitende Staat kan ten hoogste twee van zijn onderdanen die deskundig zijn op het gebied van het internationale vervoerrecht aanwijzen om te worden ingeschreven op de lijst van scheidslieden, die wordt opgesteld en bijgehouden door de Zwitserse Regering.

§ 2. Indien het compromis in één enkele scheidsman voorziet, wordt deze door partijen in gemeenschappelijk overleg gekozen.

Indien het compromis in drie of vijf scheidslieden voorziet, kiest ieder der partijen onderscheidenlijk één of twee scheidslieden.

De overeenkomstig de voorgaande alinea gekozen scheidslieden wijzen in gemeenschappelijk overleg onderscheidenlijk de derde of de vijfde scheidsman aan, die als voorzitter van het scheidsgerecht fungeert.

Indien partijen over de keuze van de enkele scheidsman of indien de door partijen gekozen scheidslieden over de aanwijzing van onderscheidenlijk de derde of de vijfde scheidsman niet tot overeenstemming kunnen geraken, wordt het scheidsgerecht aangevuld met een scheidsman die op verzoek van het Centraal Bureau wordt aangewezen door de Voorzitter van het Zwitserse Bondsgerechtshof.

Het scheidsgerecht wordt samengesteld uit personen, voorkomende op de lijst bedoeld in § 1. Indien het compromis evenwel in vijf scheidslieden voorziet, kan ieder der partijen één scheidsman kiezen buiten de lijst.

§ 3. De enkele, de derde of de vijfde scheidsman moet van andere nationaliteit zijn dan de partijen.

De tussenkomst in het geschil door een derde partij heeft geen invloed op de samenstelling van het scheidsgerecht.

Artikel 3

Compromis

Partijen die een geschil aan de uitspraak van scheidslieden onderwerpen, sluiten een compromis, waarin in het bijzonder zijn aangegeven :

- a) het onderwerp van het geschil, dat zo nauwkeurig en duidelijk mogelijk dient te worden omschreven;
- b) de samenstelling van het scheidsgerecht en de termijn voor de benoeming van de scheidsman of de scheidslieden;
- c) de zetel van het scheidsgerecht.

Ten einde de scheidsrechtelijke procedure te openen, moet het compromis aan het Centraal Bureau worden medegedeeld.

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 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 ou 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.

**Convention internationale
concernant le transport des voyageurs et des bagages
par 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 février 1961, ont résolu, en conformité de l'article 68 de ladite Convention, de conclure une nouvelle Convention à cet effet et sont convenus des articles suivants :

TITRE I

Objet et portée de la Convention

Article 1

Chemins de fer
et transports auxquels s'applique la Convention

§ 1. La présente Convention s'applique, sous réserve des exceptions prévues aux paragraphes suivants, à tous les transports de voyageurs et de bagages avec des titres de transport internationaux établis pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste dressée conformément à l'article 55.

§ 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 ne sont pas soumis à la présente Convention :

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

(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.

Artikel 4
Procedure

Het scheidsgerecht stelt zelf de te volgen procedure vast, waarbij met name met de volgende bepalingen rekening moet worden gehouden :

a) het scheidsgerecht stelt een voorbereidend onderzoek in naar en oordeelt over de bij dit gerecht aanhangig gemaakte zaken aan de hand van de door de partijen verstrekte gegevens, zonder bij zijn uitspraak gebonden te zijn aan de uitleggingen van de partijen;

b) het kan geen hoger of ander bedrag toewijzen dan de conclusies van eiser en niet minder dan hetgeen gedaagde heeft erkend verschuldigd te zijn;

c) de scheidsrechterlijke uitspraak, behoorlijk met redenen omkleed, wordt opgesteld door het scheidsgerecht en door bemiddeling van het Centraal Bureau aan de partijen medegedeeld;

d) de scheidsrechterlijke uitspraak is, behoudens tegengestelde bepalingen van dwingend recht die gelden ter plaatse, waar het scheidsgerecht zijn zetel heeft, niet voor hoger beroep vatbaar, met uitzondering evenwel van herkiezing of een beroep op nietigheid.

Artikel 5
Griffie

Het Centraal Bureau treedt op als griffie van het scheidsgerecht.

Artikel 6
Kosten

De scheidsrechterlijke uitspraak stelt de kosten en uitgaven vast, daaronder begrepen de honoraria van de scheidsleden, en beslist ten laste van welke partij deze zullen komen of in welke verhouding zij tussen de partijen zullen worden verdeeld.

**Internationaal Verdrag betreffende het vervoer
van reizigers en bagage per spoorweg (CIV)**

(Vertaling)

De ondergetekende gevolmachtigden,

overtuigd van de noodzaak het Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagage, ondertekend te Bern op 25 februari 1961, te herzien, hebben overeenkomstig artikel 68 van genoemd Verdrag besloten te dien einde een nieuw Verdrag te sluiten en zijn overeengekomen als volgt :

TITEL I

Onderwerp en werkingssfeer van het Verdrag

Artikel 1

Spoorwegen en vervoer
waarop het Verdrag van toepassing is

§ 1. Dit Verdrag is, behoudens de in de volgende paragrafen genoemde uitzonderingen, van toepassing op alle vervoer van reizigers en bagage met internationale vervoerdocumenten opgesteld voor trajecten gelegen op het grondgebied van ten minste twee der Verdragsluitende Staten, welke trajecten uitsluitend de lijnen omvatten die op de overeenkomstig artikel 55 opgestelde lijst zijn ingeschreven.

§ 2. Vervoer waarvan het station (1) van vertrek en het station van aankomst op het grondgebied van een zelfde Staat zijn gelegen en waarbij uitsluitend voor doorvoer van het grondgebied van een andere Staat wordt gebruik gemaakt, is niet onderworpen aan dit Verdrag :

a) wanneer de lijnen over welke de doorvoer plaats vindt uitsluitend worden geëxploiteerd door een spoorweg van de Staat van vertrek;

(1) Onder « station » worden eveneens verstaan de voor het publiek voor de uitvoering van de vervoerovereenkomst opengestelde havenkantoren van scheepvaartlijnen en alle kantoren van autodiensten.

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 Etats ou 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 et entre gares de deux Etats en transit par le territoire d'un troisième Etat, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport sont exclusivement exploitées par des chemins de fer de l'un de ces trois 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 internationaux fixent les relations pour lesquelles des titres de transport internationaux sont délivrés.

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.

§ 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 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

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 voyageurs ou de bagages, pourvu que :

a) le voyageur se conforme aux prescriptions de la présente Convention et des tarifs internationaux;

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.

b) wanneer de lijnen over welke de doorvoer plaats vindt niet uitsluitend door een spoorweg van de Staat van vertrek wordt geëxploiteerd, doch indien de belanghebbende Staten of spoorwegen overeenkomsten hebben gesloten, krachtens welke dit vervoer niet als internationaal wordt aangemerkt.

§ 3. Vervoer tussen stations van twee aangrenzende Staten en tussen stations van twee Staten in doorvoer over het grondgebied van een derde Staat, is, indien de lijnen over welke het vervoer plaats vindt uitsluitend worden geëxploiteerd door spoorwegen van één van deze drie Staten en de wetten en reglementen van geen van deze Staten zich daartegen verzetten, onderworpen aan het recht van de Staat waaronder de spoorwegen vallen, die de lijnen waarover het vervoer plaats heeft, exploiteren.

§ 4. Bij de internationale tarieven worden de verbindingen aangegeven, waarvoor internationale vervoerdocumenten worden afgegeven.

Artikel 2

Bepalingen betreffende gecombineerd vervoer

§ 1. Behalve spoorweglijnen kunnen op de in artikel 1 genoemde lijst ook worden ingeschreven lijnen van geregeld uitgevoerde auto- of scheepvaartdiensten, die aansluiting geven op spoorwegtrajecten en waarover internationaal vervoer plaats heeft, onder voorbehoud dat zulke lijnen, voorzover zij ten minste twee Verdragssluitende Staten verbinden, slechts met gemeenschappelijke toestemming van deze Staten op de lijst kunnen worden ingeschreven.

§ 2. De ondernemingen die deze diensten of lijnen exploiteren dienen zich te houden aan alle verplichtingen, en genieten alle rechten, die krachtens dit Verdrag voor de spoorwegen gelden, onder voorbehoud van de afwijkingen die noodzakelijkerwijs voortvloeien uit de verschillende wijzen van vervoer. Van de bepalingen van dit Verdrag betreffende de aansprakelijkheid mag evenwel niet worden afgeweken.

§ 3. Elke Staat die een der in § 1 aangeduide diensten of lijnen op de lijst wil laten inschrijven, moet de nodige maatregelen nemen, opdat de in § 2 bedoelde afwijkingen op dezelfde wijze als de tarieven worden bekendgemaakt.

§ 4. Voor internationaal vervoer, waarbij zowel van spoorwegen als van andere dan in § 1 omschreven diensten of lijnen gebruik wordt gemaakt, kunnen de spoorwegen gemeenschappelijk met de belanghebbende vervoerondernemingen tariefbepalingen opstellen, die een van dit Verdrag afwijkende rechtsregeling bevatten, teneinde rekening te houden met de bijzonderheden van elke wijze van vervoer. Zij kunnen in dit geval het gebruik van een ander vervoerdocument voorschrijven dan in dit Verdrag is voorzien.

Artikel 3

Vervoerplicht van de spoorweg

§ 1. De spoorweg is verplicht alle vervoer van reizigers en bagage uit te voeren volgens de bepalingen van dit Verdrag, mits :

a) de reiziger zich onderwerpt aan de bepalingen van dit Verdrag en van de internationale tarieven;

b) het vervoer met de gewone middelen van vervoer mogelijk is;

c) het vervoer niet wordt belemmerd door omstandigheden, die de spoorweg niet kan afwenden en die door zijn toedoen niet te verhelpen zijn.

§ 2. Wanneer het bevoegde gezag heeft beslist dat de dienst geheel of gedeeltelijk zal worden opgeheven of gestaakt, moeten de daartoe genomen maatregelen onverwijld ter kennis van het publiek en van de spoorwegen worden gebracht; deze laatste moeten op hun beurt de spoorwegen van de andere Staten inlichten met het oog op bekendmaking hunnerzijds.

§ 3. Elke door de spoorweg op de bepalingen van dit artikel gemaakte inbreuk kan aanleiding geven tot een vordering tot vergoeding van de veroorzaakte schade.

TITRE II**Du contrat de transport****CHAPITRE I***Transport des voyageurs***Article 4****Droit au transport**

Dès le commencement de son voyage, sauf exceptions prévues dans les tarifs internationaux, 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. Les billets délivrés pour un transport international régi par la présente Convention doivent porter le signe .

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

- 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 internationaux 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 internationaux, 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.

Article 6**Réduction de prix pour les enfants**

§ 1. 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 effectué 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 rapport au prix normal du billet simple.

§ 3. Les tarifs internationaux peuvent toutefois prévoir des limites d'âge différentes de celles qui figurent aux §§ 1 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, ni à dix ans révolus dans le cas d'application des prix réduits visés au § 2.

TITEL II**De vervoerovereenkomst****HOOFDSTUK I***Vervoer van reizigers***Artikel 4****Recht op vervoer**

Tenzij bij de internationale tarieven anders is bepaald, moet de reiziger vanaf de aanvang van de reis van een geldig vervoerdocument zijn voorzien. Hij is verplicht dit gedurende de gehele reis te bewaren, het op verzoek aan ieder die met de controle is belast, te laten zien en het aan het einde van de reis af te geven.

Artikel 5**Plaatsbewijzen**

§ 1. De voor een onder dit Verdrag vallend internationaal vervoer afgegeven plaatsbewijzen moeten het teken  dragen.

§ 2. Tenzij bij de internationale tarieven anders is bepaald, moeten op de plaatsbewijzen de volgende gegevens voorkomen :

- a) een aanduiding der stations van vertrek en van bestemming;
- b) de reisweg; wanneer het gebruik van verschillende reizen of vervoermiddelen is toegestaan, moet deze bevoegdheid worden vermeld;
- c) de soort trein en de rijtuigklasse;
- d) de vrachtprijs;
- e) de dag, waarop de geldigheid aanvangt;
- f) de geldigheidsduur.

§ 3. Bij de internationale tarieven of de tussen de spoorwegen gesloten overeenkomsten wordt de taal vastgesteld, waarin de plaatsbewijzen moeten worden gedrukt en ingevuld, alsmede hun vorm en inhoud.

§ 4. Plaatsbewijzen in een omslag, die krachtens een internationaal tarief zijn afgegeven, vormen te zamen een enkel vervoerdocument in de zin van dit Verdrag.

§ 5. Tenzij bij de internationale tarieven anders is bepaald, kan een plaatsbewijs slechts worden overgedragen, wanneer het niet op naam is gesteld en de reis nog niet is aangevangen.

§ 6. De reiziger is verplicht bij het in ontvangst nemen van het plaatsbewijs zich ervan te overtuigen dat het met zijn aanwezigheid in overeenstemming is.

Artikel 6**Prijsvermindering voor kinderen**

§ 1. Kinderen beneden vijf jaar worden kosteloos zonder plaatsbewijs vervoerd, wanneer voor hen geen afzonderlijke plaats wordt verlangd.

§ 2. Kinderen van vijf tot tien jaar en jongere kinderen voor wie een afzonderlijke plaats wordt verlangd, worden vervoerd tegen verminderde prijzen, die niet meer mogen bedragen dan de helft der prijzen der plaatskaarten voor volwassenen, behoudens wat betreft de toeslagen voor het gebruik van bepaalde rijtuigen of treinen en onverminderd de afronding der bedragen volgens de bepalingen van de onderneming welke het plaatsbewijs heeft afgegeven.

Deze vermindering behoeft niet te worden verleend op de prijzen der plaatsbewijzen, welke reeds een andere vermindering inhouden ten opzichte van de gewone prijs van een enkele reis.

§ 3. Bij de internationale tarieven kunnen evenwel leeftijds grenzen worden vastgesteld welke verschillen van die welke in de §§ 1 en 2 zijn vermeld, mits deze grenzen niet lager liggen dan vier jaar wat betreft het kosteloos vervoer bedoeld in § 1 en niet lager dan tien jaar bij toepassing van de verminderde prijzen bedoeld in § 2.

Article 7

Durée de validité des billets.

Arrêts aux gares intermédiaires. Utilisation des places

La durée de validité des billets et les arrêts en cours de route sont réglés par les tarifs internationaux.

L'occupation, l'attribution et la location des places dans les trains sont réglées par les tarifs ou les prescriptions des chemins de fer.

Article 8

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 ou faire modifier l'itinéraire, dans les conditions fixées par les tarifs internationaux.

Article 9

Voyageur sans billet valable

§ 1. Le voyageur qui ne peut pas présenter un billet valable est tenu de payer une surtaxe, outre le prix du voyage; cette surtaxe est calculée conformément aux règlements du chemin de fer sur lequel le paiement de la surtaxe est exigé.

§ 2. Les billets ayant subi une modification illicite seront considérés comme non valables et retirés par le personnel de service.

§ 3. Le voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix du voyage ou de la surtaxe peut être exclu du voyage. Le voyageur exclu ne peut exiger que ses bagages soient mis à sa disposition à une gare autre que la gare destinataire.

Article 10

Personnes exclues du train ou admises sous conditions

§ 1. Ne sont pas admises dans le train ou peuvent en être exclues en cours de route :

a) les personnes en état d'ivresse, celles qui se conduisent d'une manière inconvenante ou qui n'observent pas les prescriptions des lois et règlements; ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de leur billet, ni du prix qu'elles ont payé pour le transport de leurs bagages;

b) les personnes qui, en raison d'une maladie ou pour d'autres causes, paraîtraient devoir incommoder leurs voisins, à moins qu'un compartiment entier n'ait été loué pour elles d'avance ou ne puisse être mis à leur disposition contre paiement; toutefois, les personnes tombées malades en cours de route doivent être transportées au moins jusqu'à la première gare où il est possible de leur donner les soins nécessaires. Le prix du voyage leur sera restitué, dans les conditions fixées à l'article 23, 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 11

Introduction de colis à main et d'animaux dans les voitures

§ 1. Les voyageurs sont autorisés à prendre gratuitement avec eux dans les voitures des objets faciles à porter (colis à 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 15, lettre c, sauf exceptions prévues dans les tarifs; toutefois, les voyageurs qui, dans l'exercice d'un service

Artikel 7

Geldigheidsduur der plaatsbewijzen

Onderbrekingen van de reis. Gebruik van de plaatsen

De geldigheidsduur van de plaatsbewijzen en de onderbreking van de reis worden geregeld bij de internationale tarieven.

Het recht op en de aanwijzing en bespreking van plaatsen in de treinen worden geregeld bij de tarieven of de voorschriften van de spoorwegen.

Artikel 8

Verandering van klasse of van trein

De reiziger mag op de voorwaarden welke bij de internationale tarieven zijn vastgesteld plaatsnemen in een hogere klasse of overgaan in een trein van een duurder soort dan op zijn plaatsbewijs is aangegeven of zijn reisweg laten veranderen.

Artikel 9

Reizigers zonder geldig plaatsbewijs

§ 1. De reiziger die geen geldig plaatsbewijs kan tonen, is verplicht boven de voor de reis verschuldigde vracht een toeslag te betalen; deze toeslag wordt berekend volgens de reglementen van de spoorweg welke de toeslag heeft gevorderd.

§ 2. Plaatsbewijzen welke een ongeoorloofde wijziging hebben ondergaan worden als ongeldig aangemerkt en door het spoorwegpersoneel 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 eisen dat zijn bagage op een ander station dan het station van bestemming te zijner beschikking wordt gesteld.

Artikel 10

Personen die niet of voorwaardelijk tot de trein worden toegelaten

§ 1. Tot de trein worden niet toegelaten of uit de trein kunnen onderweg worden verwijderd :

a) personen in besonken toestand, zij die zich op onbehoorlijke wijze gedragen of die de wettelijke of reglementaire voorschriften niet opvolgen; zij hebben geen aanspraak op terugbetaling van de prijs van hun plaatsbewijs, noch op die welke zij voor het vervoer van hun bagage hebben betaald;

b) personen van wie het zich laat aanzien dat zij wegens ziekte of om andere redenen voor hun medereizigers hinderlijk zullen zijn, tenzij een gehele rijtuigafdeling vooraf voor hen is afgehuurd of tegen betaling te hunner beschikking kan worden gesteld; personen die onderweg ziek zijn geworden moeten evenwel ten minste worden vervoerd tot het eerste station waar het mogelijk is hun de nodige verzorging te geven. De voor de reis betaalde prijs zal hun overeenkomstig de bij artikel 23 gestelde voorwaarden worden terugbetaald, na aftrek van het op het afgelegde traject betrekking hebbende deel; in voorkomende gevallen wordt bij vervoer van bagage op gelijke wijze gehandeld.

§ 2. Het vervoer van personen die door besmettelijke ziekten zijn aangetast wordt beheerst door internationale verdragen en reglementen of, bij gebreke daarvan, door de in iedere Staat van kracht zijnde wetten en reglementen.

Artikel 11

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 bepaling is van overeenkomstige toepassing, wanneer de rijtuigen van een bijzonder type zijn, met name wanneer zij van een bagageruimte zijn voorzien.

§ 2. In de rijtuigen mogen niet worden medegenomen :

a) stoffen en voorwerpen welke krachtens artikel 15, letter c, van vervoer als bagage zijn uitgesloten, tenzij bij de tariever anders is bepaald; reizigers, die in de uitoefening van de open

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 des 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 autorités administratives ne permettent pas d'introduire dans les voitures;

d) les animaux vivants. Les chiens sont cependant admis, s'ils sont portés sur les genoux ou tenus de près en laisse sur le plancher de la voiture et muselés de manière à ne pouvoir mettre en danger leur entourage; sont, en outre, admis d'autres petits animaux, s'ils sont enfermés dans des cages, caisses, paniers ou autres emballages appropriés, qui doivent être conçus de manière à exclure toute blessure ou souillure des voyageurs ainsi que tout dommage ou salissure de la voiture et des colis à main qui s'y trouvent, et si ces emballages peuvent être portés sur les genoux ou placés comme les colis à main. Les chiens et les autres petits animaux ne sont en outre admis que s'ils ne peuvent incommoder les voyageurs par leur odeur ou leur bruit, que les lois et règlements des différents États ne s'y opposent pas et qu'aucun voyageur n'y fasse objection. Les tarifs et les horaires peuvent interdire ou autoriser l'admission d'animaux dans certaines catégories de voitures ou de trains. Les tarifs indiquent si et pour quels animaux le prix de transport doit être payé.

§ 3. Les tarifs internationaux peuvent prévoir à quelles conditions les objets introduits dans les voitures en contravention aux dispositions des §§ 1 et 2, lettre b, sont néanmoins transportés comme colis à main ou comme bagages.

§ 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. S'il n'est pas possible de déterminer quelle est la personne qui a pris avec elle les objets soumis à vérification, le chemin de fer effectue celle-ci en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer.

§ 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.

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 12

Trains. Horaires

§ 1. Sont affectés au transport les trains réguliers prévus aux horaires et les trains mis en marche suivant les besoins.

§ 2. Les chemins de fer doivent porter de manière appropriée l'horaire des trains à la connaissance du public.

§ 3. Les horaires ou les tarifs doivent indiquer les restrictions dans l'utilisation de certains trains ou de certaines classes.

Article 13

Correspondances manquées. Suppressions de trains

Lorsque, par suite du retard d'un train, la correspondance avec un autre train est manquée, ou lorsqu'un train est supprimé sur tout ou partie de son parcours et que le voyageur veut continuer son voyage, le chemin de fer est tenu de l'acheminer, avec ses bagages, dans la mesure du possible et sans aucune surtaxe, par un train se dirigeant vers la même destination par la même ligne ou par une autre route appartenant aux administrations qui participent à l'itinéraire du transport primitif, de façon à lui permettre d'arriver à sa destination avec moins de retard. Le chef

bare dienst of krachtens een wettelijke of ambtelijke machtiging een vuurwapen dragen, mogen evenwel munitie medenemen, indien daarbij de laagste maximumhoeveelheid die in de voor de betrokken grondgebieden van kracht zijnde reglementen is vastgesteld niet wordt overschreden; bewakers die gevangenen begeleiden en met dezen in afzonderlijke rijtuigen of rijtuigafdelingen reizen, mogen geladen vuurwapens medenemen;

b) voorwerpen die door hun aard voor de reizigers lastig of hinderlijk kunnen zijn of schade kunnen veroorzaken;

c) voorwerpen die krachtens de voorschriften der douane of van andere ambtelijke autoriteiten niet in de rijtuigen mogen worden medegenomen;

d) levende dieren. Honden worden evenwel toegelaten indien zij op schoot of op de vloer van de wagen aan een korte lijn worden gehouden en zodanig zijn gemuilkorfd dat zij hun omgeving niet in gevaar kunnen brengen; voorts worden toegelaten kleine dieren, indien zij zijn opgesloten in kooien, kisten, manden of andere doeltreffende verpakkingen, die zodanig moeten zijn ontworpen dat zij elk letsel of elke verontreiniging van reizigers alsmede elke schade of bevuiling van de wagen en de zich daarin bevindende handbagage uitsluiten en indien deze verpakkingen op schoot kunnen worden gehouden of als handbagage kunnen worden neergezet. Honden en andere kleine dieren worden voorts slechts toegelaten indien zij de reizigers niet kunnen hinderen door hun reuk of hun lawaai, als de wetten en de reglementen der onderscheiden Staten zich daartegen niet verzetten en als geen der reizigers daartegen bezwaar maakt. Bij de tarieven of de dienstregelingen kan het toelaten van dieren in bepaalde soorten van rijtuigen of treinen worden verboden of toegestaan. Bij de tarieven wordt bepaald of en voor welke dieren vracht moet worden betaald.

§ 3. Wanneer een reiziger in overtreding van de bepalingen van de §§ 1 en 2, letter b, voorwerpen of dieren in het rijtuig heeft medegenomen, wordt bij de tarieven bepaald of en op welke voorwaarden deze voorwerpen en dieren kunnen worden vervoerd.

§ 4. Wanneer een ernstig vermoeden bestaat van overtreding der bepalingen van § 2, is het spoorwegpersoneel bevoegd zich in tegenwoordigheid van de reiziger te overtuigen van de aard van de in de rijtuigen medegenomen voorwerpen, met uitzondering van die genoemd in § 2, onder letter c. Indien het niet mogelijk is vast te stellen wie degene is die de aan een onderzoek onderworpen voorwerpen heeft medegenomen, verricht de spoorweg dit onderzoek in tegenwoordigheid van twee niet tot de spoorweg behorende getuigen.

§ 5. Voorwerpen en dieren die de reiziger in het rijtuig medeneemt moeten door hemzelf worden bewaakt, behalve wanneer dit niet mogelijk is, doordat hij zich bevindt in een rijtuig van een bijzonder type, als bedoeld in § 1.

De reiziger is aansprakelijk voor alle schade die is veroorzaakt door de voorwerpen of de dieren die hij in het rijtuig heeft medegenomen, tenzij hij bewijst dat de schade is veroorzaakt door schuld van de spoorweg.

Artikel 12

Treinen. Dienstregelingen

§ 1. Voor het vervoer zijn bestemd de in de dienstregelingen opgenomen gewone treinen en de treinen welke naar behoefte worden ingelegd.

§ 2. De spoorwegen moeten op passende wijze de dienstregeling van de treinen ter kennis van het publiek brengen.

§ 3. Bij de dienstregelingen of de tarieven moeten de beperkingen op het gebruik van bepaalde treinen of bepaalde klassen worden aangegeven.

Artikel 13

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 wesent voort te zetten, is de spoorweg verplicht hem met zijn bagage, voor zover dit mogelijk is en zonder enige bijbetaling, verder te vervoeren met een trein, die over dezelfde of over een andere route van de bij de oorspronkelijke reisweg betrokken spoorwegen naar dezelfde bestemming voert, ten einde het de reiziger mogelijk te maken met minder vertraging zijn

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 14

Objets admis au transport

§ 1. Sont admis au transport comme bagages les objets contenus dans des malles, paniers, valises, sacs de voyage, boîtes à chapeaux et autres emballages de ce genre, ainsi que les emballages eux-mêmes.

§ 2. Les tarifs internationaux peuvent autoriser sous certaines conditions le transport comme bagages d'autres objets et d'animaux.

§ 3. 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 15

Objets exclus du transport

Sont exclus du transport comme bagages :

a) 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;

b) les objets dont le transport est interdit, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir par les bagages;

c) les matières et objets dangereux, notamment les armes chargées, les matières et objets explosibles et inflammables, les matières comburantes, toxiques, radioactives, corrosives ainsi que les matières répugnantes ou susceptibles de produire une infection.

Les tarifs internationaux peuvent admettre au transport comme bagages, dans des conditions déterminées, certaines matières et certains objets qui en sont exclus sous lettre c.

Article 16

Responsabilité du voyageur en ce qui concerne ses bagages. Surtaxes

§ 1. Le détenteur du bulletin de bagages est responsable de l'observation des prescriptions des articles 14 et 15; 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 ou 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 14 et 15, le détenteur du bulletin de bagages doit payer une surtaxe à fixer par les tarifs internationaux, sans préjudice du supplément de prix de transport et, s'il y a lieu, des indemnités pour le dommage.

Article 17

Conditionnement, emballage et marquage des bagages

§ 1. Les bagages dont l'état ou le conditionnement est défectueux ou l'emballage insuffisant ou qui présentent des signes manifestes d'avarices peuvent être refusés par le chemin de fer. Si néanmoins celui-ci les accepte, il aura le droit d'apporter une

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 voor de nieuwe reisweg voor een hogere klasse of voor een trein waarvoor hogere tarieven gelden, geldig maken. De spoorweg kan echter het gebruik van bepaalde treinen op grond van tarief of dienstregeling uitsluiten.

HOOFDSTUK II

Vervoer van bagage

Artikel 14

Ten vervoer toegelaten voorwerpen

§ 1. Ten vervoer als bagage worden toegelaten voorwerpen die verpakt zijn in koffers, manden, valiezen, reiszakken, hoedendozen en dergelijke verpakkingsmiddelen, alsmede deze verpakkingsmiddelen zelf.

§ 2. Bij de internationale tarieven kan onder zekere voorwaarden ten vervoer als bagage van andere voorwerpen en dieren worden toegestaan.

§ 3. De spoorweg heeft het recht het vervoer van bagage met bepaalde treinen of soorten van treinen uit te sluiten of te beperken.

Artikel 15

Van vervoer uitgesloten voorwerpen

Van vervoer als bagage zijn uitgesloten :

a) voorwerpen welke uitsluitend per post mogen worden vervoerd, ook al betreft dit slechts één der Staten, over wiens gebied de bagage moet worden vervoerd;

b) voorwerpen waarvan het vervoer is verboden, ook al betreft dit slechts één der Staten over wiens gebied de bagage moet worden vervoerd;

c) gevaarlijke stoffen en voorwerpen, in het bijzonder geladen vuurwapens, ontplofbare en brandbare stoffen en voorwerpen, stoffen die de verbranding bevorderen (oxyderend werkende stoffen), vergiftige, radioactieve en bijrijende stoffen, alsmede kwalijk riekende en gevaar voor besmetting opleverende stoffen.

Bij de internationale tarieven kunnen bepaalde stoffen en voorwerpen die volgens letter c zijn uitgesloten onder zekere voorwaarden ten vervoer als bagage worden toegelaten.

Artikel 16

Verantwoordelijkheid van de reiziger voor zijn bagage Boeten

§ 1. De houder van het bagagebiljet is verantwoordelijk voor de naleving van de bepalingen der artikelen 14 en 15; hij draagt alle gevolgen van overtreding van die bepalingen.

§ 2. Wanneer de wetten en reglementen van de Staat op welks grondgebied het feit zich voordoet zulks niet verbieden, heeft de spoorweg het recht om, bij ernstig vermoeden van overtreding, te onderzoeken of de inhoud der bagage aan de voorschriften voldoet. De houder van het bagagebiljet wordt verzocht bij het onderzoek tegenwoordig te zijn; wanneer hij zich niet aanmeldt of niet te bereiken is, moet, indien geen andere wetten of reglementen in de Staat waar het onderzoek plaats heeft gelden, dit onderzoek in tegenwoordigheid van twee niet tot de spoorweg behorende getuigen geschieden. Wanneer een 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 de artikelen 14 en 15 moet de houder van het bagagebiljet een bij de internationale tarieven te bepalen boete betalen, onverminderd zijn verplichting tot bijbetaling van het vrachtwissel en, zo nodig, tot betaling van schadevergoeding.

Artikel 17

Toestand, verpakking en merking der bagage

§ 1. Bagage welke in ondeugdelijke toestand verkeert of onvolledig is verpakt, of welke duidelijke sporen van beschadiging vertoont, mag door de spoorweg worden geweigerd. Wordt zij niettemin ten vervoer aangenomen, dan heeft de spoorweg het

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. Le voyageur est tenu d'indiquer sur chaque colis, en un endroit bien visible, son nom, son adresse, la gare de destination et le pays de destination, dans des conditions de fixité suffisantes, d'une manière claire, indélébile et ne permettant aucune confusion. Le chemin de fer a le droit de refuser les colis ne portant pas les indications prescrites. Les indications périmées doivent être enlevées ou rendues illisibles par le voyageur.

Article 18

Enregistrement et transport des bagages

§ 1. L'enregistrement des bagages n'a lieu que sur la présentation de billets valables au moins jusqu'à la destination des bagages et par l'itinéraire indiqué sur les billets.

Si le billet est valable pour plusieurs itinéraires, ou si le lieu de destination est desservi par plusieurs gares, le voyageur doit désigner exactement l'itinéraire à suivre ou la gare pour laquelle l'enregistrement doit avoir lieu. Le chemin de fer ne répond pas des conséquences de l'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. 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 ou par d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas.

Article 19

Bulletin de bagages

§ 1. Lors de l'enregistrement des bagages, il est délivré un bulletin au voyageur.

§ 2. Les bulletins de bagages délivrés pour un transport international régi par la présente Convention, doivent porter le signe  et, sauf exceptions prévues dans les tarifs internationaux, 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;

recht een desbetreffende aantekening op het bagagebiljet aan te brengen. Het in ontvangst nemen door de reiziger van het bagagebiljet waarop een dergelijke aantekening is gesteld wordt beschouwd als bewijs dat hij de juistheid van deze aantekening heeft erkend.

§ 2. De reiziger is gehouden op elk collo, op een goed zichtbare plaats, zijn naam en adres, alsmede het station en het land van bestemming aan te geven; deze aanduiding mag niet loslaten en moet duidelijk leesbaar en onuitwisbaar zijn en elke verwarring uitsluiten. De spoorweg heeft het recht colli zonder de voorgeschreven aanduidingen te weigeren. Vervallen aanduidingen moeten door de reiziger worden verwijderd of onleesbaar worden gemaakt.

Artikel 18

Inschrijving en vervoer van bagage

§ 1. Inschrijving van bagage vindt slechts plaats op vertoon van plaatsbewijzen die ten minste tot het station van bestemming der bagage en over de op het plaatsbewijs aangegeven reisweg geldig zijn.

Is het plaatsbewijs over verschillende reismwegen geldig of bezit de plaats van bestemming meer dan één station, dan moet de reiziger de te volgen reisweg of het station waarvoor de bagage moet worden ingeschreven duidelijk aangeven. De spoorweg is niet aansprakelijk voor de gevolgen van niet-naleving van dit voorschrift door de reiziger.

Indien dit in de tarieven is bepaald, is de reiziger bevoegd binnen de geldigheidsduur van zijn plaatsbewijs bagage of rechtstreeks voor het gehele traject van het station van vertrek tot dat van bestemming, of voor willekeurige gedeelten van het gehele traject te doen inschrijven.

Bij de tarieven wordt bepaald, of en onder welke voorwaarden bagage over een andere dan de op het plaatsbewijs aangegeven reisweg of wel zonder dat een plaatsbewijs behoeft te worden vertoond, ten vervoer kan worden toegelaten. Wanneer bij de tarieven is bepaald dat bagage ten vervoer mag worden toegelaten zonder dat een plaatsbewijs behoeft te worden vertoond, gelden de bepalingen van dit Verdrag betreffende de rechten en plichten van de van bagage vergezeld reiziger ook voor de afzender van bagage die zonder vertoon van plaatsbewijzen wordt ingeschreven.

§ 2. De bagagevracht moet bij de inschrijving worden voldaan.

§ 3. Overigens gelden voor de wijze van inschrijving van bagage de wetten en reglementen die voor het station van vertrek van kracht zijn.

§ 4. De reiziger kan met inachtneming van de voor het station van vertrek geldende bepalingen de trein aanwijzen waarmede zijn bagage moet worden verzonden. Maakt hij van deze bevoegdheid geen gebruik, dan wordt zij met de eerstvolgende geschikte trein verzonden.

Moet de bagage op een tussengelegen station worden overgeladen, dan behoort het vervoer plaats te hebben met de eerstvolgende trein waarmede onder de voorwaarden vastgesteld bij de voor het binnenlands verkeer geldende reglementen, het gewone vervoer der bagage moet geschieden.

De verzending van bagage kan onder de hierboven aangegeven voorwaarden alleen plaats vinden, indien de door de douane en andere ambtelijke autoriteiten bij vertrek of onderweg vereiste formaliteiten zich daar niet tegen verzetten.

Artikel 19

Bagagebiljet

§ 1. Bij de inschrijving der bagage wordt aan de reiziger een bagagebiljet uitgereikt.

§ 2. De bagagebiljetten, afgegeven voor een internationaal vervoer dat onder dit Verdrag valt, moeten het teken  dragen en behoudens bij de internationale tarieven bepaalde uitzonderingen, moeten daarop de volgende gegevens voorkomen :

- a) de vermelding van de stations van vertrek en van bestemming;
- b) de reisweg;
- c) de dag waarop en de trein waarvoor de bagage ter inschrijving is aangeboden;

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.

§ 3. Les tarifs internationaux ou les accords entre chemins de fer déterminent la forme et la langue dans laquelle les bulletins de bagages doivent être imprimés et remplis.

§ 4. Le voyageur est tenu de s'assurer, à la réception du bulletin de bagages, que celui-ci a été établi conformément à ses indications.

Article 20

Livraison

§ 1. La livraison des bagages a lieu contre remise du bulletin de bagages et, le cas échéant, contre paiement des frais qui grèvent l'envoi. Le chemin de fer n'est pas tenu de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

Sont assimilés à la livraison des bagages au détenteur du bulletin, la remise de ceux-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 le fait de confier des animaux vivants à un tiers.

§ 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 d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, les bagages peuvent être restitués à la gare de départ ou livrés à une gare intermédiaire contre remise du bulletin de bagages et, en outre, si le tarif l'exige, contre présentation du billet.

§ 5. 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. S'il en est requis le détenteur du bulletin de bagages et en sa présence, le chemin de fer est tenu de procéder à la vérification des bagages, en vue de constater un dommage allégué. Le détenteur du bulletin de bagages a le droit de refuser la réception des bagages, si le chemin de fer ne donne pas suite à sa demande.

§ 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 21

Tarifs. Accords particuliers

§ 1. Les tarifs internationaux que les chemins de fer établissent doivent contenir toutes les conditions spéciales faisant règle pour le transport et toutes les indications nécessaires au calcul des prix de transport et des frais accessoires et spécifier, le cas échéant, les conditions dans lesquelles il sera tenu compte du change.

d) het aantal plaatsbewijzen, tenzij de bagage zonder vertoon van een plaatsbewijs ter inschrijving werd aangeboden;

e) het aantal en het gewicht der stukken bagage;

f) het bedrag van de bagagevracht en van andere kosten.

§ 3. Bij de internationale tarieven of de tussen de spoorwegen gesloten overeenkomsten wordt de vorm en de taal vastgesteld, waarin de bagagebiljetten moeten worden gedrukt en ingevuld.

§ 4. De reiziger is verplicht bij het in ontvangst nemen van het bagagebiljet zich ervan te overtuigen, dat dit is opgesteld in overeenstemming met zijn aanwijzingen.

Artikel 20

Aflevering

§ 1. De aflevering van de bagage vindt plaats tegen afgifte van het bagagebiljet en, eventueel, tegen betaling van de op de zending drukkende kosten. De spoorweg behoeft niet te onderzoeken of de houder van het bagagebiljet bevoegd is de bagage in ontvangst te nemen.

Met de aflevering van de bagage aan de houder van het bagagebiljet worden gelijkgesteld de afgifte hiervan, verricht overeenkomstig de van kracht zijnde bepalingen, aan de douane of de belastinginstanties in hun expeditielokalen of hun entrepôts, wanneer deze zich niet onder bewaking van de spoorweg bevinden, alsmede het onder de hoede van een derde stellen van levende dieren.

§ 2. De houder van het bagagebiljet heeft het recht de afgifte van de bagage op het daarvoor aangewezen bureau van het station van bestemming te vorderen, zodra na aankomst van de trein waarmede de bagage moest worden vervoerd, de tijd vereist voor het ter beschikking stellen en, zo nodig, voor de vervulling van de door de douane en andere ambtelijke autoriteiten gestelde formaliteiten, is verstreken.

§ 3. Kan het bagagebiljet niet worden afgegeven dan is de spoorweg alleen tot aflevering der bagage verplicht, wanneer de verzoeker zijn recht daarop bewijst; komt de bewijzlevering de spoorweg onvoldoende voor, dan kan deze vorderen dat zekerheid wordt gesteld.

§ 4. De bagage wordt afgeleverd op het station waarvoor ze is ingeschreven. Evenwel mag op door de houder van het bagagebiljet hiertoe tijdig gedaan verzoek, als de omstandigheden het veroorloven en de voorschriften van de douane en van andere overheidsinstanties zich daartoe niet tegen verzetten, de bagage op het station van vertrek worden teruggegeven of op een station onderweg worden afgeleverd tegen afgifte van het bagagebiljet en, indien dit ingevolge het tarief is vereist, bovendien op vertoon van het plaatsbewijs.

§ 5. De houder van het bewijs, aan wie de bagage niet onder de in § 2 genoemde voorwaarden wordt afgeleverd, kan eisen, dat op het bagagebiljet dag en uur worden vermeld, waarop hij de aflevering heeft verlangd.

§ 6. Indien de houder van het bagagebiljet zulks van hem verlangt behoort de spoorweg in zijn aanwezigheid de bagage te onderzoeken ten einde een beweerde schade vast te stellen. De houder van het bagagebiljet heeft het recht de inontvangstneming van de bagage te weigeren indien de spoorweg geen gevolg geeft aan zijn verzoek.

§ 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 het vervoer van reizigers en bagage

Artikel 21

Tarieven. Bijzondere overeenkomsten

§ 1. De internationale tarieven die door de spoorwegen worden opgesteld moeten alle bijzondere voorwaarden die voor het vervoer gelden, en alle voor de berekening der vrachtprijzen en bijkomende kosten modige aanwijzingen bevatten. Zij moeten voorts, zo nodig, de voorwaarden bevatten, waarop met de wisselkoers rekening moet worden gehouden.

§ 2. La publication des tarifs internationaux n'est obligatoire que dans les États dont les chemins de fer participent à ces tarifs comme réseaux de départ ou d'arrivée. Ces tarifs et leurs modifications entrent en vigueur à la date indiquée lors de leur publication. Les majorations de prix 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 internationaux ou de leurs extraits indiquant les prix des billets internationaux qui y sont en vente et les taxes correspondantes pour les bagages.

§ 4. Les tarifs internationaux 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 ou d'autres avantages peuvent être accordés 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 22

Formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives

Le voyageur est tenu de se conformer aux prescriptions édictées par les douanes ou par d'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 23

Restitutions et paiements supplémentaires

§ 1. Les prix de transport sont remboursés en totalité ou en partie, lorsque :

- a) le billet n'a pas été utilisé ou l'a été partiellement;
- b) par suite du manque de place, le billet a été utilisé dans une classe ou une catégorie de train inférieure à celle pour laquelle il a été délivré;
- c) les bagages ont été retirés, soit à la gare expéditrice, soit à une gare intermédiaire.

Les tarifs internationaux fixent les pièces et attestations à produire à l'appui de la demande de remboursement, les montants à rembourser, ainsi que les sommes exclues de la restitution.

§ 2. Toutefois, ces tarifs peuvent exclure, dans les cas déterminés, le remboursement du prix de transport ou le subordonner à certaines conditions.

§ 3. Toute demande de restitution fondée sur les dispositions du présent article, ainsi que sur celles de l'article 10, lettre b, 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.

§ 4. 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, lorsqu'il dépasse deux francs par billet ou par bulletin de bagages.

§ 2. De tarieven behoeven slechts te worden bekendgemaakt in de Staten welke spoorwegen als spoorwegen van vertrek of van aankomst daarbij zijn betrokken. Deze tarieven en hun wijzigingen treden op de bij hun aankondiging vermelde datum in werking. Prijsverhogingen en andere bepalingen, die verzwaring van de in deze tarieven opgenomen voorwaarden voor het vervoer ten gevolge hebben, treden niet eerder dan zes dagen na bekendmaking in werking.

De wijzigingen die, ten einde rekening te houden met schommelingen in de wisselkoers, in de bij de internationale tarieven vastgestelde prijzen en bijkomende kosten worden aangebracht, alsmede de verbetering van kennelijke fouten, treden daags na hun bekendmaking in werking.

§ 3. In ieder voor het internationale verkeer geopend station moet de reiziger kennis kunnen nemen van de internationale tarieven of van de uittreksels ervan, die de prijzen der aldaar verkrijgbare internationale plaatsbewijzen en de daarmee overeenstemmende vrachtprijzen voor de bagage aangeven.

§ 4. De tarieven moeten voor iedereen op dezelfde voorwaarden worden toegepast.

De spoorwegen kunnen, behoudens toestemming van hun Regeringen, bijzondere overeenkomsten sluiten, die kortingen op prijzen of andere voordelen bevatten, voor zover overeenkomstige voorwaarden worden toegepast voor reizigers die zich in overeenkomstige omstandigheden bevinden.

Kortingen op prijzen of andere voordelen kunnen worden verleend voor de spoorwegdienst, voor overheidsdiensten, liefdadige doeleinden, opvoeding of onderwijs.

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

Artikel 22

Door de douane en andere overheidsinstanties vereiste formaliteiten

De reiziger moet zich onderwerpen aan de voorschriften die door de douane en andere overheidsinstanties zijn uitgevaardigd, zowel wat zijn persoon als wat het onderzoek van zijn bagage en handbagage betreft. Hij moet dat onderzoek bijwonen, behoudens bij de wetten en reglementen toegestane uitzonderingen. De spoorweg aanvaardt tegenover de reiziger generlei aansprakelijkheid voor het geval dat deze met die verplichtingen geen rekening mocht houden.

Artikel 23

Terug- en bijbetalingen

§ 1. De vervoerprijzen worden geheel of gedeeltelijk terugbetaald indien :

- a) het plaatsbewijs niet of slechts gedeeltelijk is benut;
- b) het plaatsbewijs ten gevolge van plaatsgebrek is benut voor een lagere klasse of treinsoort dan waarvoor het is afgegeven;
- c) de bagage is teruggenomen, hetzij aan het station van verzending, hetzij aan een tussenstation.

De bewijsstukken en verklaringen, welke dienen te worden overgelegd ter ondersteuning van de aanvraag tot terugbetaling, benevens de terug te betalen bedragen en de van terugbetaling uitgesloten bedragen, worden in de internationale tarieven vastgelegd.

§ 2. Deze tarieven kunnen evenwel in bepaalde gevallen de terugbetaling van de vervoerprijs uitsluiten of daaraan bepaalde voorwaarden verbinden.

§ 3. Elke aanvraag tot terugbetaling op grond van het bepaalde in dit artikel en in artikel 10, letter b, is niet ontvankelijk, indien zij niet bij de spoorweg wordt ingediend binnen een termijn van zes maanden, te rekenen voor de plaatsbewijzen vanaf het tijdstip van het verstrijken van hun geldigheid en voor de bagagebiljetten van het tijdstip van afgifte.

§ 4. In geval van onjuiste toepassing van het tarief of van een foutieve berekening van de vervoer- en andere kosten dient het te veel geïnde bedrag te worden terugbetaald door de spoorweg en het te weinig geïnde bedrag door de reiziger, indien zij een bedrag van twee frank per plaatsbewijs of per bagagebiljet te boven gaan.

§ 5. Pour le calcul de trop-perçu ou de moins-perçu, il convient d'appliquer le cours du change officiel du jour ou 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 ou a lieu ce paiement.

§ 6. 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 24

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 I.

Responsabilité

Article 25

Responsabilité consécutive au transport des voyageurs, des colis à main et des animaux

§ 1. La responsabilité du chemin de fer pour la mort, les blessures et toute autre atteinte à l'intégrité corporelle d'un voyageur, ainsi que pour les dommages causés par le retard ou la suppression d'un train ou par une correspondance manquée, reste soumise aux lois et règlements de l'Etat ou le fait s'est produit.

§ 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 11, § 5, que des dommages causés par sa faute.

§ 3. Les articles ci-après du présent titre ne sont pas applicables au cas des §§ 1 et 2.

Article 26

Responsabilité collective des chemins de fer pour les bagages

§ 1. 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 39, § 2, concernant le chemin de fer destinataire.

Article 27

Etendue de la responsabilité

§ 1. Le chemin de fer est responsable du retard à la livraison, du dommage résultant de la perte totale ou partielle des bagages ainsi que des avaries qu'ils subissent à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison.

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

§ 5. Voor de berekening van de te veel of te weinig geïnde bedragen wordt de officiële wisselkoers toegepast die gold op de dag waarop de vervoerprijs werd geïnd; indien de betaling is verricht in een andere munteenheid dan die, waarin de vracht werd geïnd, is de koers van de dag waarop deze betaling plaats vindt, van toepassing.

§ 6. In alle gevallen waarin dit artikel niet voorziet en bij gebreke van overeenkomsten tussen de spoorwegen zijn de in het land van vertrek geldende wetten en reglementen van toepassing.

Artikel 24

Onenigheden

Onenigheden tussen de reizigers onderling of tussen hen en het spoorwegpersoneel worden op de stations door de dienstdoende chef en onderweg door de hoofdconducteur voorlopig geregeld.

TITEL III

Aansprakelijkheid. Rechtsvorderingen

HOOFDSTUK 1

Aansprakelijkheid

Artikel 25

Aansprakelijkheid voortvloeiende uit het vervoer van reizigers, handbagage en dieren

§ 1. De aansprakelijkheid van de spoorweg voor de dood, de verwonding en ieder ander lichamelijk letsel van een reiziger, alsook voor schade veroorzaakt door vertraging of uitvallen van een trein of een gemiste aansluiting, blijft onderworpen aan de wetten en reglementen van de Staat waar het feit zich heeft voorgedaan. De hierna volgende artikelen van deze titel zijn op die gevallen niet van toepassing.

§ 2. De spoorweg is, voorzover het handbagage en dieren betreft, die ingevolge artikel 11, § 5, door de reiziger moeten worden bewaakt, slechts aansprakelijk voor de schade die door zijn schuld is veroorzaakt.

§ 3. De hierna volgende artikelen van deze titel zijn niet van toepassing op de gevallen, bedoeld in de §§ 1 en 2.

Artikel 26

Gemeenschappelijke aansprakelijkheid van de spoorwegen voor bagage

§ 1. De spoorweg die bagage voor vervoer heeft aanvaard en daarvoor een internationaal bagagebiljet heeft afgegeven, is aansprakelijk voor de uitvoering van het vervoer over het gehele traject, tot de aflevering.

§ 2. Elke volgende spoorweg treedt door het feit dat hij de bagage overneemt tot de vervoerovereenkomst toe en aanvaardt de daaruit voortvloeiende verplichtingen, onverminderd de bepalingen van artikel 39, § 2, die de spoorweg van bestemming betreffen.

Artikel 27

Omvang van de aansprakelijkheid

§ 1. De spoorweg is aansprakelijk voor vertraging in de aflevering, voor schade die voortvloeit uit geheel of gedeeltelijk verlies van de bagage, alsmede voor beschadiging van de bagage, van het tijdstip waarop zij voor vervoer wordt aanvaard of tot aan het tijdstip van aflevering.

§ 2. De spoorweg is van deze aansprakelijkheid ontheven, indien de vertraging in de aflevering, het verlies of de beschadiging is veroorzaakt door schuld van de reiziger, een door deze gegeven opdracht, die niet aan de schuld van de spoorweg te wijten is, een aan de bagage eigen gebrek of door omstandigheden die de spoorweg niet kan afwenden en waarvan deze de gevolgen niet kon ondervangen.

§ 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 28

Charge de la preuve

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

Article 29

Présomption de perte des bagages. Cas où ils sont retrouvés

§ 1. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un colis comme perdu quand il n'a pas été livré ou mis à sa disposition dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 20, § 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 32.

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 30

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.

Article 31

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;

§ 3. De spoorweg is ontheven van deze aansprakelijkheid, wanneer het verlies of de beschadiging het gevolg is van bijzondere gevaren, verbonden aan de bijzondere aard der bagage of aan het ontbreken of de gebrekkige toestand van de verpakking of van het feit dat van het vervoer uitgesloten voorwerpen niettemin als bagage zijn verzonden.

Artikel 28

Bewijslast

§ 1. Het bewijs dat de vertraging in de aflevering, het verlies of de beschadiging door een der in artikel 27, § 2, genoemde feiten werd veroorzaakt, berust bij de spoorweg.

§ 2. Wanneer de spoorweg, gelöst op de feitelijke omstandigheden, stelt dat het verlies of de beschadiging het gevolg kan zijn geweest van één of meer van de in artikel 27, § 3, genoemde bijzondere gevaren, bestaat het vermoeden dat het verlies of de beschadiging daarvan het gevolg is. De rechthebbende behoudt evenwel het recht te bewijzen dat de gehele schade of een deel daarvan niet is veroorzaakt door een van deze gevaren.

Artikel 29

Vermoeden van verlies. Terugvinden van bagage

§ 1. De rechthebbende kan zonder nadere bewijsvoering een stuk bagage als verloren beschouwen, wanneer het niet is afgeleverd of te zijner beschikking gesteld binnen veertien dagen na het overeenkomstig artikel 20, § 2, gedane verzoek om aflevering.

§ 2. Indien een als verloren beschouwd stuk bagage binnen een jaar nadat de aflevering is verzocht wordt teruggevonden, moet de spoorweg hiervan aan de rechthebbende bericht zenden, zo diens verblijfplaats bekend is of kan worden opgespoord.

Binnen dertig dagen na ontvangst van deze kennisgeving kan de rechthebbende eisen dat de bagage hem op een aan de reisweg gelegen station wordt afgeleverd tegen betaling van de aan het vervoer verbonden kosten van het station van afzending tot dat waar de aflevering plaats vindt en tegen terugbetaling van de door hem ontvangen schadevergoeding, eventueel onder aftrek van de in die schadevergoeding begrepen kosten en onder voorbehoud van alle rechten op vergoeding wegens vertraging, overeenkomstig artikel 32.

Indien het teruggevonden stuk bagage niet binnen de hierboven bepaalde termijn van dertig dagen is opgevraagd, of wanneer het eerst meer dan een jaar na het verzoek om aflevering wordt teruggevonden, mag de spoorweg daarover beschikken overeenkomstig de wetten en reglementen van de Staat waartoe hij behoort.

Artikel 30

Bedrag van de schadevergoeding bij verlies van bagage

Wanneer krachtens de bepalingen van dit Verdrag voor geheel of gedeeltelijk verlies van bagage aan de spoorweg een schadevergoeding wordt opgelegd, kan worden gevorderd :

- a) indien het bedrag der schade wordt bewezen :
een som gelijk aan dat bedrag, zonder dat deze evenwel hoger kan zijn dan 40 frank per ontbrekend kilogram bruto;
- b) indien het bedrag der schade niet wordt bewezen :
een vaste som van 20 frank per ontbrekend kilogram bruto.

Daarenboven worden de vrachtprijs, de douanerechten en andere in verband met het vervoer der verloren bagage gemaakte kosten terugbetaald zonder vergoeding van andere schade.

Artikel 31

Bedrag van de schadevergoeding bij beschadiging van bagage

Bij beschadiging moet de spoorweg het bedrag der ontstane waardevermindering zonder vergoeding van andere schade betalen.

De schadevergoeding mag echter niet meer bedragen dan :

- a) indien alle bagage door de beschadiging in waarde is verminderd, het bedrag dat zij zou hebben belopen in geval van geheel verlies;

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 32

Montant de l'indemnité pour retard à la livraison des bagages

§ 1. En cas de retard à la livraison et si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, le chemin de fer est tenu de payer une indemnité fixée à 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.

§ 3. Les indemnités prévues aux §§ 1 et 2 ne peuvent pas se cumuler avec celles qui seraient dues pour perte totale des bagages.

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

En cas d'avarie, elle se cumule, s'il y a lieu, avec l'indemnité prévue à l'article 31.

Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux §§ 1 et 2 avec celles prévues aux articles 30 et 31 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 33

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 compétement 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 30, 31 et 32.

Article 34

Intérêts de l'indemnité. Restitution des indemnités

§ 1. 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 37 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

Si l'ayant droit ne remet pas au chemin de fer, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective des pièces.

§ 2. Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

Article 35

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.

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

Artikel 32

Bedrag van de schadevergoeding wegens vertraging in de aflevering van bagage

§ 1. Indien bij vertraging in de aflevering de rechthebbende niet bewijst dat daardoor schade is ontstaan, moet de spoorweg een schadevergoeding betalen ten bedrage van 20 centimes voor elk kilogram bruto 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. Indien het bewijs wordt geleverd dat uit de vertraging schade is ontstaan, wordt voor die schade een vergoeding betaald, die niet meer kan bedragen dan het viervoud van de in § 1 bepaalde vaste vergoeding.

§ 3. De in §§ 1 en 2 bedoelde schadevergoedingen mogen niet worden gevoegd bij die welke verschuldigd zouden zijn wegens verlies van de gehele bagage.

Bij gedeeltelijk verlies worden zij, indien daartoe aanleiding bestaat, betaald voor het niet verloren gegane gedeelte.

Bij beschadiging worden zij, indien daartoe aanleiding bestaat, gevoegd bij de in artikel 31 bedoelde schadevergoeding.

Voor alle gevallen geldt, dat de som van de in de §§ 1 en 2 en de in de artikelen 30 en 31 bedoelde schadevergoedingen geen aanleiding kan geven tot betaling van een totale schadevergoeding die hoger is dan de schadevergoeding die verschuldigd zou zijn bij verlies van de gehele bagage.

§ 4. In geval van vertraging in de aflevering van als bagage vervoerde auto's, aanhangwagens en motorrijwielen met zijspan, moet de spoorweg slechts schadevergoeding betalen, indien schade is bewezen; de vrachtprijs vormt het maximumbedrag van de schadevergoeding.

Artikel 33

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

In alle gevallen waarin de vertraging in de aflevering, het gehele of gedeeltelijke verlies of de beschadiging van de bagage is veroorzaakt door opzet of grove schuld van de spoorweg, moet deze de rechthebbende voor het bewezen nadeel volledig schade-loos stellen. In geval van grove schuld is de aansprakelijkheid evenwel beperkt tot het dubbele der in de artikelen 30, 31 en 32 bedoelde maxima.

Artikel 34

Rente over het bedrag van de schadevergoeding. Terugbetaling van schadevergoeding

§ 1. De rechthebbende kan over het bedrag van de schadevergoeding betaling van rente vorderen. Deze rente, ten bedrage van 5 procent per jaar, is slechts verschuldigd, indien de schadevergoeding meer bedraagt dan tien frank per bagagebiljet; zij loopt van de dag van de in artikel 37 bedoelde vordering buiten rechte of van de dag van de dagvaarding, indien geen vordering is ingediend.

Indien de rechthebbende niet binnen een hem gestelde redelijke termijn de nodige bewijsstukken voor de definitieve regeling van de vordering buiten rechte aan de spoorweg overhandigt, is over de periode tussen het verstrijken van de vastgestelde termijn en het tijdstip van de daadwerkelijke overhandiging van de stukken, geen rente verschuldigd.

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

Artikel 35

Aansprakelijkheid van de spoorweg voor zijn personeel

De spoorweg is aansprakelijk voor het bij hem in dienst zijnde personeel en voor andere personen van wier diensten hij gebruik maakt bij de uitvoering van het vervoer waarmede hij is belast.

Indien evenwel het spoorwegpersoneel op verzoek van de reizigers 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.

Article 36

Exercice d'actions extracontractuelles

Dans tous les cas régis par la présente Convention, 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 qui s'y trouvent prévues.

Il en est de même pour toute action exercée contre les personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 35.

CHAPITRE II

Réclamations administratives. Actions judiciaires.
Procédure et prescription

Article 37

Réclamations administratives

§ 1. Les réclamations administratives relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 39.

§ 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 38.

§ 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 38

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 39

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

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

§ 2. Les autres actions judiciaires qui naissent du contrat de transport 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 pas reçu les bagages.

§ 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 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 40

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 36

Instelling van niet op de vervoerovereenkomst gegronde
rechtsovereenkomsten

In alle gevallen waarop dit Verdrag betrekking heeft kan elke rechtsovereenkomst tegen de spoorweg ter zake van zijn aansprakelijkheid, waarop deze ook moge berusten, slechts worden ingesteld onder voorwaarden en binnen de grenzen bedoeld bij dit Verdrag.

Hetzelfde geldt voor rechtsovereenkomsten, ingesteld tegen personeel, waarvoor de spoorweg op grond van artikel 35 aansprakelijk is.

HOOFDSTUK II

Vorderingen in en buiten rechte
Rechtspleging en verjaring

Artikel 37

Vorderingen buiten rechte

§ 1. Op de vervoerovereenkomst betrekking hebbende vorderingen buiten rechte moeten schriftelijk bij de in artikel 39 aangeduide spoorweg aanhangig worden gemaakt.

§ 2. Tot het indienen van een vordering zijn bevoegd de personen die krachtens artikel 38 een vordering in rechte tegen de spoorweg kunnen instellen.

§ 3. Plaatsbewijzen, bagagebiljetten en overige bescheiden, die de rechthebbende van belang acht om bij zijn vordering te voegen, moeten in originali of in afschrift worden overgelegd; de afschriften moeten, indien de spoorweg dit verlangt, behoorlijk zijn gewaarmerkt.

Bij de afdoening van de vordering kan de spoorweg teruggave van de plaatsbewijzen of bagagebiljetten vorderen.

Artikel 38

Personen die bevoegd zijn tot het instellen
van de vordering in rechte tegen de spoorweg

De vordering in rechte tegen de spoorweg, die uit de vervoerovereenkomst ontstaat, kan slechts worden ingesteld door degene die het plaatsbewijs, dan wel het bagagebiljet, overlegt of die bij gebreke daarvan zijn recht bewijst.

Artikel 39

Spoorwegen tegen welke een vordering in rechte
kan worden ingesteld

§ 1. Een vordering in rechte tot terugbetaling van een krachtens de vervoerovereenkomst betaald bedrag kan worden ingesteld tegen de spoorweg die dit bedrag heeft geïnd of tegen de spoorweg ten bate waarvan het bedrag is geïnd.

§ 2. Andere uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende vorderingen in rechte kunnen uitsluitend worden ingesteld tegen de spoorweg van vertrek, de spoorweg van bestemming of de spoorweg waar het feit op grond waarvan de vordering wordt ingesteld, zich heeft voorgedaan.

De spoorweg van bestemming kan evenwel in rechte worden aangesproken, ook al heeft hij de bagage niet ontvangen.

§ 3. Indien de eiser de keuze tussen verschillende spoorwegen heeft, vervalt zijn recht van keuze, zodra hij tegen een hunner een vordering heeft ingesteld.

§ 4. De vordering in rechte kan tegen een andere dan de in de §§ 1 en 2 aangeduide spoorwegen worden ingesteld, wanneer zulks geschiedt in reconventie of bij wijze van uitzondering in het geding over de vordering ten principale, die op dezelfde vervoerovereenkomst is gegrond.

Artikel 40

Rechtsbevoegdheid

De op dit Verdrag gegronde vorderingen in rechte kunnen slechts worden ingesteld bij de bevoegde rechter van de Staat waartoe de gedaagde spoorweg behoort, tenzij in internationale overeenkomsten of in concessies 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 41

Constatation de la perte partielle ou d'une avarie subie par les bagages

§ 1. Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le chemin de fer ou lorsque l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer est tenu de dresser, sans délai et si possible 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.

§ 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 ou 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 42

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

§ 1. La réception des bagages par l'ayant droit éteint toute action contre le chemin de fer née du contrat de transport 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 39, § 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 41;

2° si la constatation, qui aurait dû être faite conformément à l'article 41, 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 41, 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 43

Prescription de l'action

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

Toutefois, la prescription est de deux 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.

Wanneer een onderneming in verschillende Staten zelfstandige spoorwegnetten exploiteert, wordt elk dezer netten voor de toepassing van dit artikel als een afzonderlijke spoorweg beschouwd.

Artikel 41

Vaststelling van gedeeltelijk verlies of beschadiging van bagage

§ 1. Wanneer een gedeeltelijk verlies of een beschadiging door de spoorweg wordt ontdekt of vermoed, of het bestaan ervan door de rechthebbende wordt beweerd, moet de spoorweg onverwijld en zo mogelijk in tegenwoordigheid van de rechthebbende een proces-verbaal opmaken, waarin, afhankelijk van de aard van de schade, zijn vermeld de toestand en het gewicht van de bagage en voor zover mogelijk de omvang van de schade, de oorzaak en het tijdstip waarop zij is ontstaan.

Een afschrift van dit proces-verbaal wordt aan de rechthebbende kosteloos ter hand gesteld.

§ 2. Wanneer de rechthebbende zich met de inhoud van het proces-verbaal niet kan verenigen, kan hij verlangen dat de toestand en het gewicht van de bagage, alsmede de oorzaken en het bedrag van de schade, gerechtelijk worden vastgesteld; de procedure is onderworpen aan de wetten en reglementen van de Staat waar de gerechtelijke vaststelling plaats vindt.

§ 3. In geval van verlies van stukken bagage is de rechthebbende verplicht een zo nauwkeurig mogelijke beschrijving der verloren stukken te geven, ten einde opsporing door de spoorweg te vergemakkelijken.

Artikel 42

Vervallen van rechtsvorderingen tegen de spoorweg voortvloeiende uit de vervoerovereenkomst inzake bagage

§ 1. Door de in ontvangstneming van de bagage door de rechthebbende vervalt elke uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende rechtsvordering tegen de spoorweg wegens vertraging bij de aflevering, gedeeltelijk verlies of beschadiging.

§ 2. De rechtsvordering vervalt evenwel niet :

a) indien de rechthebbende het bewijs levert dat de schade is veroorzaakt door opzet of grove schuld van de spoorweg;

b) bij een vordering buiten rechte wegens vertraging wanneer deze wordt ingediend bij een der in artikel 39, § 2, aangeduide spoorwegen binnen een termijn van eenentwintig dagen, de dag van ontvangst van de bagage door de rechthebbende daaronder niet begrepen;

c) bij een vordering buiten rechte wegens gedeeltelijk verlies of beschadiging :

1° indien het verlies of de beschadiging vóór de ontvangst van de bagage door de rechthebbende is vastgesteld overeenkomstig artikel 41;

2° indien de vaststelling die overeenkomstig artikel 41 had moeten plaats vinden slechts door de schuld van de spoorweg achterwege is gebleven;

d) bij een vordering buiten rechte wegens uiterlijk niet waarneembare schade, waarvan het bestaan door de rechthebbende is vastgesteld na de ontvangst van de bagage onder de dubbele voorwaarde :

1° dat het verzoek tot vaststelling overeenkomstig artikel 41 door de rechthebbende wordt gedaan onmiddellijk na de ontdekking van de schade en uiterlijk binnen drie dagen na de ontvangst van de bagage; wanneer deze termijn zou verstrijken op een zondag of op een wettelijk erkende feestdag, loopt deze termijn op de eerste daarop volgende werkdag af;

2° dat de rechthebbende bewijst dat de schade is ontstaan tussen de aanvaarding voor vervoer en de aflevering.

Artikel 43

Verjaring van de rechtsvorderingen

§ 1. De uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende rechtsvorderingen verjaren na verloop van één jaar.

De verjaringstermijn bedraagt evenwel twee jaren, indien het betreft :

a) een rechtsvordering wegens een door opzet veroorzaakte schade;

b) een rechtsvordering wegens een geval van bedrog.

§ 2. La prescription court :

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

b) pour les actions en indemnité pour perte totale : du quatorzième jour qui suit l'expiration du délai prévu à l'article 20, § 2;

c) pour les actions en paiement ou en restitution du prix de transport, de frais accessoires ou de surtaxe, 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 d'un supplément de droit réclamé par la douane ou d'autres autorités administratives : du jour de la réclamation de la douane ou de ces autorités;

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 37, 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 44

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 45

Recours en cas d'indemnité pour perte ou pour avarie

§ 1. Le chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie de bagages, en vertu des dispositions de la présente Convention, a le droit d'exercer un recours contre les chemins de fer qui ont participé au transport, conformément aux dispositions suivantes :

a) le chemin de fer par le fait duquel le dommage a été causé en est seul responsable;

b) lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage 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. De verjaring begint te lopen :

a) voor rechtsvorderingen tot schadevergoeding wegens vertraging in de aflevering, gedeeltelijk verlies of beschadiging, te rekenen van de dag waarop de aflevering heeft plaatsgehad;

b) voor rechtsvorderingen tot schadevergoeding wegens geheel verlies : te rekenen van de veertiende dag na het verstrijken van de in artikel 20, § 2, bedoelde termijn;

c) voor rechtsvorderingen tot betaling of terugbetaling van vracht, bijkomende kosten of boeten, of voor rechtsvorderingen tot verbetering van een onjuiste toepassing van een tarief of van een rekenfout : te rekenen van de dag van betaling of, wanneer geen betaling heeft plaatsgehad, van de dag waarop de betaling had moeten plaats vinden;

d) voor rechtsvorderingen tot betaling van door de douane of andere overheidsinstanties nagevorderde rechten : te rekenen van de dag waarop de douane of andere overheidsinstanties de navordering hebben ingesteld;

e) voor alle overige vorderingen betreffende het reizigersvervoer : te rekenen van de dag waarop de geldigheidsduur van het plaatsbewijs is verstreken.

De als begin van de verjaringstermijn aangegeven dag is nimmer in deze termijn begrepen.

§ 3. Wanneer een vordering buiten rechte overeenkomstig artikel 37 bij de spoorweg wordt ingediend, wordt de verjaring geschorst tot de dag waarop de spoorweg de vordering schriftelijk afwijst en de daarbij gevoegde stukken terugzendt. Wanneer de vordering gedeeltelijk wordt ingewilligd, begint de verjaring slechts opnieuw te lopen voor het gedeelte van de vordering dat betwist blijft. De bewijslast inzake ontvangst van de vordering of van het antwoord en van de teruggave van de stukken rust op de partij die zich op dit feit beroept.

Latere vorderingen buiten rechte die op dezelfde zaak betrekking hebben, schorsen de verjaring niet.

§ 4. Een rechtsvordering die is verjaard, kan niet meer worden ingesteld, zelfs niet in reconventie of bij wijze van uitzondering.

§ 5. Behoudens de voorafgaande bepalingen gelden voor de schorsing en de stuiting der verjaring, de wetten en reglementen van de staat waar de rechtsvordering wordt ingesteld.

HOOFDSTUK III

*Afrekening**Verhaal tussen de spoorwegen onderling*

Artikel 44

Afrekening tussen spoorwegen

Elke spoorweg is verplicht aan de betrokken spoorwegen het hun toekomende aandeel in een vrachtprijs die hij heeft geïnd of had moeten innen, uit te betalen.

Artikel 45

Verhaal in geval van schadevergoeding wegens verlies of beschadiging

§ 1. De spoorweg die krachtens de bepalingen van dit Verdrag een schadevergoeding voor geheel of gedeeltelijk verlies of voor beschadiging van bagage heeft betaald, heeft recht van verhaal op de spoorwegen die aan het vervoer hebben deelgenomen overeenkomstig de volgende bepalingen :

a) de spoorweg, door toedoen waarvan de schade is veroorzaakt, is daarvoor alleen aansprakelijk;

b) wanneer de schade is veroorzaakt door toedoen van verschillende spoorwegen, is elke spoorweg aansprakelijk voor de schade die hij veroorzaakt heeft. Indien deze verdeling in de gegeven omstandigheden niet mogelijk is, wordt de schadevergoeding omgeslagen volgens de onder c vermeldde regels;

c) indien niet kan worden bewezen dat de schade door toedoen van één of meer spoorwegen is veroorzaakt, wordt de verschuldigde schadevergoeding omgeslagen over de spoorwegen die aan het vervoer hebben deelgenomen, met uitzondering van die welke bewijzen dat de schade niet op hun lijnen is veroorzaakt. De omslag geschiedt naar evenredigheid van het aantal tariefkilometers.

§ 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 46

Recours en cas d'indemnité pour retard à la livraison

Les règles énoncées dans l'article 45 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour retard. Si le retard a eu pour cause des irrégularités constatées sur plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

Article 47

Procédure de recours

§ 1. Le chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 45 et 46 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 48

Compétence pour les recours

§ 1. Le juge du siège du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours.

§ 2. Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur a le droit de choisir entre les juges compétents, en vertu du § 1, celui devant lequel il porte sa demande.

Article 49

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 50

Application du droit national

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

Article 51

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.

§ 2. Wanneer één van de spoorwegen niet in staat is te betalen, wordt het te zijnen laste komende en niet door hem betaalde aandeel omgeslagen over alle overige spoorwegen die aan het vervoer hebben deelgenomen, naar evenredigheid van het aantal tariefkilometers.

Artikel 46

Verhaal in geval van schadevergoeding wegens vertraging in de aflevering

De voorschriften van artikel 45 zijn van toepassing op voor vertraging betaalde schadevergoeding. Indien de vertraging is veroorzaakt door onregelmatigheden die bij verschillende spoorwegen zijn vastgesteld, wordt de schadevergoeding tussen deze spoorwegen omgeslagen naar evenredigheid van de duur der vertraging op hun onderscheiden netten.

Artikel 47

Rechtspleging bij verhaal

§ 1. De spoorweg tegen welke een in de artikelen 45 en 46 bedoeld verhaal wordt uitgeoefend, is nimmer bevoegd de gegrondheid te betwisten van de betaling gedaan door de spoorweg die het verhaal uitoefent, wanneer de schadevergoeding gerechtelijk is vastgesteld, nadat de dagvaarding hem behoorlijk was betekend en hij in de gelegenheid was gesteld in het geding tussenbeide te komen. De rechter, bij wie de vordering ten principale aanhangig gemaakt is, stelt naar gelang van de feitelijke omstandigheden de voor de betekening en de tussenkomst toegestane termijnen vast.

§ 2. De spoorweg die verhaal wil uitoefenen moet zijn vordering tegen de balanghebbende spoorwegen met welke hij geen schikking heeft getroffen tegelijkertijd instellen op straffe van verlies van zijn verhaalsrecht tegen de niet gedagvaarde spoorwegen.

§ 3. De rechter beslist bij één en hetzelfde vonnis over alle vorderingen tot verhaal die bij hem aanhangig zijn gemaakt.

§ 4. De spoorwegen tegen welke een vordering is ingesteld, kunnen geen verder verhaal uitoefenen.

§ 5. Het is niet geoorloofd in het geding over de hoofdvordering tot schadevergoeding vordering tot verhaal in te stellen.

Artikel 48

Bevoegdheid tot kennisneming van vorderingen tot verhaal

§ 1. De rechter ter plaatse waar de spoorweg tegen welke het verhaal wordt uitgeoefend is gevestigd, is uitsluitend bevoegd tot kennisneming van alle vorderingen tot verhaal.

§ 2. Wanneer de vordering tegen verschillende spoorwegen moet worden ingesteld, heeft de eisende spoorweg het recht een keuze te doen uit de rechters die ingevolge § 1 bevoegd zijn.

Artikel 49

Overeenkomsten ter zake van het verhaal

De spoorwegen kunnen bij overeenkomst afwijken van de in hoofdstuk III genoemde bepalingen omtrent wederkerig verhaal.

TITEL IV

Bepalingen van verschillende aard

Artikel 50

Toepassing van het nationale recht

Bij gebreke van voorschriften in dit Verdrag, in de bijkomende bepalingen en in de internationale tarieven zijn de in elke Staat op het vervoer betrekking hebbende bepalingen van de nationale wetten en reglementen van toepassing.

Artikel 51

Algemene regelen van rechtspleging

Voor alle geschillen waartoe een aan dit Verdrag onderworpen vervoer aanleiding geeft, moet de bij de bevoegde rechter geldende procedure worden gevolgd, onder voorbehoud van de in dit Verdrag opgenomen andersluidende bepalingen.

Article 52

Exécution des jugements
Saisies et cautions

§ 1. Lorsque les jugements prononcés, en vertu des dispositions de la présente Convention, contradictoirement ou par défaut par le juge compétent sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat intéressé. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

§ 2. Les créances engendrées par un transport international, au profit d'un chemin de fer sur un chemin de fer qui ne relève pas du même Etat que le premier, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat duquel relève le chemin de fer titulaire des créances saisies.

§ 3. Le matériel roulant du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au transport et appartenant au chemin de fer, 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 de 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 53

Unité monétaire.
Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies étrangères

§ 1. Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention ou ses annexes sont considérées comme se rapportant au franc or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900.

§ 2. Le chemin de fer est tenu de publier les cours auxquels il effectue la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, qui sont payées en monnaie du pays (cours de conversion).

§ 3. De même un chemin de fer qui accepte en paiement des monnaies étrangères est tenu de publier les cours auxquels il les accepte (cours d'acceptation).

Article 54

Office central des transports internationaux
par chemins de fer

§ 1. Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il est institué un Office central des transports internationaux par chemins de fer, chargé :

a) de recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacun des chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres Etats et chemins de fer;

b) de recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux;

c) de faciliter, entre les divers chemins de fer, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux;

d) de tenter, à la demande d'un des Etats contractants ou d'une des entreprises de transport dont les lignes sont inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 55, la conciliation, soit en

Artikel 52

Tenuitvoerlegging van vonnissen
Beslaglegging en zekerheidstelling

§ 1. Wanneer de vonnissen die krachtens de bepalingen van dit Verdrag op tegenspraak of bij verstek zijn gewezen door de gevoegde rechter, volgens de door die rechter toegepaste wetten uitvoerbaar zijn geworden, worden zij uitvoerbaar in elke andere bij het Verdrag partij zijnde Staat, zodra de in de desbetreffende Staat voorgeschreven formaliteiten zijn vervuld. Herziening van de inhoud der beslissing is niet geoorloofd.

Deze bepaling is niet van toepassing op vonnissen die slechts voorlopig uitvoerbaar zijn en evenmin op de veroordelingen tot schadevergoeding die boven de kosten van het geding worden uitgesproken tegen een eiser wegens het afwijzen van zijn vordering.

§ 2. Op de uit een internationaal vervoer voortvloeiende schuldvorderingen van een spoorweg op een niet tot dezelfde Staat behorende spoorweg kan geen beslag worden gelegd dan krachtens een gerechtelijk vonnis in de Staat waartoe de spoorweg die schuldeiser is behoort.

§ 3. Op rollend materieel van de spoorweg, alsmede op voorwerpen van allerlei aard, die voor het vervoer worden gebruikt en aan de spoorweg toebehoren, zoals laadkisten, ladingsbenodigdheden, dekkleden, enz., kan op het grondgebied van een andere Staat dan die waartoe de spoorweg die hiervan eigenaar is, behoort, slechts beslag worden gelegd krachtens een gerechtelijk vonnis in laatstgenoemde Staat.

Op wagens in particuliere eigendom, alsmede op voorwerpen van allerlei aard, die door het vervoer worden gebruikt, zich in dat materieel bevinden en aan de eigenaar van de wagen toebehoren, kan op het grondgebied van een andere Staat dan die waar de eigenaar is gevestigd, slechts beslag worden gelegd krachtens een gerechtelijk vonnis in laatstgenoemde Staat.

§ 4. Bij vorderingen in rechte die voortvloeien uit de internationale vervoerovereenkomst kan geen zekerheidstelling voor de kosten van het geding worden gevorderd.

Artikel 53

Munteenheid
Herleidings- of aannemingskoersen van buitenlands geld

§ 1. Onder franken, waarin de in dit Verdrag en zijn bijlagen genoemde bedragen zijn uitgedrukt, moeten worden verstaan goudfranken met een gewicht van 10/31 gram en een gehalte van 0,900.

§ 2. De spoorweg is verplicht de koersen bekend te maken, tegen welke hij de in buitenlandse munteenheden uitgedrukte bedragen herleidt in de munteenheid van het land waar betaling plaatsvindt (herleidingskoers).

§ 3. De spoorweg is eveneens verplicht de koersen bekend te maken, tegen welke hij buitenlands geld in betaling aanneemt (aannemingskoers).

Artikel 54

Centraal Bureau
voor het internationale vervoer per spoorweg

§ 1. Om de uitvoering van dit Verdrag te vergemakkelijken en te verzekeren, wordt een Centraal Bureau voor het internationale vervoer per spoorweg ingesteld, dat belast is met :

a) het in ontvangst nemen van mededelingen van elk der Verdragsluitende Staten en van elk der belanghebbende spoorwegen en het kennis geven van deze mededelingen aan de overige Staten en spoorwegen;

b) het verzamelen, bewerken en openbaar maken van gegevens van allerlei aard, die voor het internationale vervoer van belang zijn;

c) het vereenvoudigen van de uit het internationale verkeer voortvloeiende financiële betrekkingen tussen de verschillende spoorwegen en het vergemakkelijken van het innen van achterstallige schuldvorderingen, alsmede het verstevigen van de betrekkingen tussen de spoorwegen onderling op dit gebied;

d) het ondernemen, op verzoek van een der Verdragsluitende Staten of van een der vervoerondernemingen waarvan de lijnen zijn opgenomen in de lijst bedoeld in artikel 55, van pogingen

prêtant ses bons offices ou sa médiation, soit de toute autre manière, en vue de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;

e) d'émettre, à la demande des parties en cause — Etats, entreprises de transport ou usagers — un avis consultatif sur des différends ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;

f) de collaborer au règlement de litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention par voie d'arbitrage;

g) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 64, quand il y a lieu.

§ 2. Un règlement spécial constituant l'Annexe I 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 55

Liste des lignes soumises à la Convention

§ 1. L'Office central prévu à l'article 54 est chargé d'établir de tenir à jour et de publier 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, dès que celui des Etats contractants à la demande duquel cette ligne a été portée sur la liste lui a notifié qu'elle doit être radiée.

§ 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 56

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 57

Règlement des différends par voie d'arbitrage

§ 1. 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 III à la présente Convention.

§ 2. Toutefois, en cas de litige entre Etats, les dispositions de l'Annexe III ne lient pas les parties, qui peuvent déterminer librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

hetzij door het verlenen van goede diensten of bemiddeling, hetzij op elke andere wijze, een minnelijke schikking tot stand te brengen ten einde geschillen tussen de genoemde Staten of vervoerondernemingen over de uitlegging of toepassing van dit Verdrag te regelen;

e) het geven, op verzoek van belanghebbende partijen, zoals Staten, vervoerondernemingen of gebruikers, van advies over geschillen omtrent de uitlegging of toepassing van dit Verdrag;

f) het verlenen van medewerking aan het regelen van geschillen over de uitlegging of toepassing van dit Verdrag door middel van arbitrage;

g) het instellen van een voorbereidend onderzoek omtrent voorstellen tot wijziging van dit Verdrag en het doen van voorstellen tot bijeenroeping van de in artikel 64 bedoelde conferenties, wanneer daartoe aanleiding bestaat.

§ 2. In een bijzonder reglement (zie Bijlage I van dit Verdrag) worden de zetel, de samenstelling en de organisatie van dit Bureau, alsmede de middelen tot vervulling van zijn taak vastgesteld. Het bevat tevens bepalingen omtrent werkwijze en toezicht.

Artikel 55

Lijst van de aan het Verdrag onderworpen lijnen

§ 1. Het in artikel 54 genoemde Centraal Bureau is belast met de samenstelling, het bijhouden en de bekendmaking van de lijst der aan dit Verdrag onderworpen lijnen. Te dien einde neemt het de kennisgevingen in ontvangst, die door de Verdragsluitende Staten worden gedaan met betrekking tot het opemen in of afvoeren van deze lijst van lijnen van een spoorweg of van één der in artikel 2 genoemde ondernemingen.

§ 2. Een nieuwe lijn kan voor het internationale verkeer eerst worden opgesteld een maand na de dagtekening van het schrijven van het Centraal Bureau, waarmee het opnemen van deze lijn ter kennis van de overige Staten is gebracht.

§ 3. Het Centraal Bureau gaat tot afvoering van een lijn over, zodra de Verdragsluitende Staat op wils verzoek deze lijn in de lijst is opgenomen, te zijner kennis heeft gebracht dat zij van de lijst moet worden afgevoerd.

§ 4. De ontvangst van de mededeling gedaan door het Centraal Bureau geeft elke spoorweg onmiddellijk het recht met de afgevoerde lijn alle verbindingen op het gebied van het internationale vervoer te verbreken, behalve wat betreft de onderweg zijnde zendingen, waarvan het vervoer moet worden voltooid.

Artikel 56

Bijkomende bepalingen

De bijkomende bepalingen die bepaalde Verdragsluitende Staten of bepaalde deelnemende spoorwegen voor de uitvoering van dit Verdrag openbaar maken, worden door hen aan het Centraal Bureau medegedeeld.

Deze bijkomende bepalingen kunnen ten aanzien van de daaraan deelnemende spoorwegen in werking treden op de door de wetten en reglementen van elke Staat voorgeschreven wijze; zij mogen evenwel geen inbreuk maken op het Verdrag.

Hun inwerkingtreding wordt ter kennis van het Centraal Bureau gebracht.

Artikel 57

Regeling van geschillen door middel van arbitrage

§ 1. Voor zover zij niet door de partijen zelf kunnen worden geregeld, kunnen geschillen omtrent de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, dat als nationale wet of als verdragsrecht rechtskracht heeft, en van de door bepaalde Verdragsluitende Staten uitgevaardigde bijkomende bepalingen, op verzoek van partijen worden voorgelegd aan scheidsgerichten waarvan de samenstelling en de procedure het onderwerp vormen van Bijlage III van dit Verdrag.

§ 2. Bij geschillen tussen Staten binden evenwel de bepalingen van Bijlage III de partijen niet en kunnen deze vrijelijk de samenstelling van het scheidsgericht en de scheidsrechtelijke procedure regelen.

§ 3. A la demande des parties, la juridiction arbitrale peut être saisie :

a) sans préjudice du règlement de différends en vertu d'autres dispositions légales;

1° des litiges entre Etats contractants;

2° des litiges entre Etats contractants d'une part et Etats non contractants d'autre part;

3° des litiges entre Etats non contractants, pourvu que, dans les deux derniers cas, la Convention, soit applicable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel;

b) des litiges entre entreprises de transport;

c) des litiges entre entreprises de transport et usagers;

d) des litiges entre usagers.

§ 4. 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 58

Responsabilité en trafic fer-mer

§ 1. Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, § 1, chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises à la Convention, ajouter l'ensemble des causes d'exonération énoncées ci-après à celles qui sont prévues à l'article 27.

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 ou 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 causes 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 ou 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.

§ 3. Op verzoek van de partijen kunnen bij een scheidsgerecht aanhangig worden gemaakt :

a) onverminderd de regeling van geschillen uit hoofde van andere wettelijke bepalingen :

1° geschillen tussen Verdragsluitende Staten;

2° geschillen tussen Verdragsluitende Staten enerzijds, en niet bij het Verdrag zijnde Staten anderzijds;

3° geschillen tussen niet bij het Verdrag partij zijnde Staten, mits in de laatste twee gevallen het Verdrag als nationale wet of als verdragsrecht toepasselijk is;

b) geschillen tussen vervoerondernemingen;

c) geschillen tussen vervoerondernemingen en gebruikers;

d) geschillen tussen gebruikers.

§ 4. Het openen van de scheidsrechterlijke procedure heeft wat betreft de schorsing en de stuiting van de verjaring van de betwiste vordering hetzelfde gevolg als de instelling van de vordering bij de gewone rechter.

§ 5. De uitspraken van de scheidsgerichten tegen de vervoerondernemingen of de gebruikers kunnen in elk van de Verdragsluitende Staten ten uitvoer worden gelegd, zodra in de Staat waar de tenuitvoerlegging moet geschieden de voorgeschreven formaliteiten zijn vervuld.

TITEL V

Uitzonderingsbepalingen

Artikel 58

Aansprakelijkheid bij spoor/zeeverkeer

§ 1. In het spoor/zeevervoer over de in artikel 2, § 1, bedoelde lijnen kan elke Staat, indien deze Staat de vermelding ervan verzoekt op de lijst der aan het Verdrag onderworpen lijnen, alle der hieronder genoemde gronden tot ontheffing der aansprakelijkheid toevoegen aan die welke in artikel 27 zijn genoemd.

De vervoerder kan zich slechts op deze gronden beroepen, indien hij bewijst dat de vertraging bij de aflevering, het verlies of de beschadiging is ontstaan op het zeetraject vanaf de lading van de bagage aan boord van het schip tot de lossing uit het schip.

Deze gronden tot ontheffing der aansprakelijkheid zijn de volgende :

a) handelelingen, onachtzaamheid of nalatigheid van de kapitein, een lid van de bemanning, de loods of de ondergeschikten van de vervoerder, gepleegd bij de navigatie of het beheer van het schip;

b) onzekerwaardigheid van het schip, mits de vervoerder bewijst dat deze onzekerwaardigheid niet is te wijten aan een gebrek aan redelijke zorg zijnerzijds om het schip zeewaardig te maken, het behoorlijk uit te rusten, te bemannen en te bevoorraden of om alle delen van het schip waarin de bagage wordt geladen, geschikt te maken en in goede staat te brengen, opdat zij kunnen dienen tot het ontvangen, het vervoeren en het bewaren van de bagage;

c) brand, mits de vervoerder bewijst, dat deze niet is veroorzaakt door toedoen of schuld van hemzelf, de kapitein, een lid van de bemanning, de loods of zijn ondergeschikten;

d) gevaren of onheilen van de zee of andere bevaarbare wateren;

e) redding of poging tot redding ter zee van mensenlevens of goederen.

Door de hiervoor genoemde gronden tot ontheffing der aansprakelijkheid worden de algemene verplichtingen van de vervoerder geenszins opgeheven of verminderd, met name niet zijn verplichting er op redelijke wijze voor te zorgen dat het schip zeewaardig is, het behoorlijk uit te rusten, te bemannen en te bevoorraden of om alle delen van het schip waarin de bagage wordt geladen, geschikt te maken en in goede staat te brengen, opdat zij kunnen dienen tot het ontvangen, het vervoeren en het bewaren van de bagage.

Wanneer de vervoerder zich beroept op de hiervoor genoemde gronden tot ontheffing der aansprakelijkheid, blijft hij niettemin aansprakelijk, indien de rechthebbende bewijst dat de vertraging in de aflevering, het verlies of de beschadiging is te wijten aan een ander verzuim van de vervoerder, de kapitein, een lid van de bemanning, de loods of zijn ondergeschikten, dan bedoeld onder letter a.

§ 2. Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste mentionnée à l'article premier, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises.

En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats, l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

§ 3. Les mesures prises en conformité du présent article sont communiquées à l'Office central. Elles entreront en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de la lettre par laquelle l'Office central aura notifié ces mesures aux autres Etats.

Les bagages en cours de transport ne seront pas affectés par lesdites mesures.

Article 59

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 60

Signature

La présente Convention, dont les Annexes font partie intégrante, demeure ouverte jusqu'au 30 avril 1970 à la signature des Etats précédemment contractants et de ceux qui ont été invités à se faire représenter à la Conférence ordinaire de révision.

Article 61

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 ou au plus tard un an après la signature, 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 62

Adhésion à la Convention

§ 1. Tout Etat non signataire qui veut adhérer à la présente Convention adresse sa demande au Gouvernement suisse, qui la communique à tous les Etats contractants avec une note de l'Office central sur la situation des chemins de fer de l'Etat demandeur au point de vue des transports internationaux.

§ 2. A moins que dans les six mois à compter de la date de cet avis, deux Etats au moins n'aient notifié leur opposition au Gouvernement suisse, la demande est admise de plein droit et avis en est donné par le Gouvernement suisse à l'Etat demandeur et à tous les Etats contractants.

Dans le cas contraire, le Gouvernement suisse notifie à tous les Etats contractants et à l'Etat demandeur que l'examen de la demande est ajourné.

§ 3. Toute admission produit ses effets un mois après la date de l'avis envoyé par le Gouvernement suisse, ou si, à l'expiration de ce délai, la Convention n'est pas encore en vigueur, à la date de la mise en vigueur de celle-ci.

§ 2. Wanneer hetzelfde zeetraject door verschillende ondernemingen, ingeschreven op de in artikel 1 genoemde lijst, wordt bediend, moet het stelsel der op dit traject geldende aansprakelijkheid voor al deze ondernemingen gelijk zijn.

Bovendien moet, wanneer deze ondernemingen op verzoek van verschillende Staten op de lijst zijn ingeschreven, omtrent de toepassing van dit stelsel vooraan een overeenkomst tussen deze Staten worden getroffen.

§ 3. De overeenkomstig dit artikel getroffen maatregelen moeten ter kennis van het Centraal Bureau worden gebracht. Zij treden niet eerder in werking dan na afloop van een termijn van dertig dagen na de dagtekening van het schrijven waarmee het Centraal Bureau deze maatregelen ter kennis van de overige Staten heeft gebracht.

De genoemde maatregelen zijn niet van invloed op bagage die onderweg is.

Artikel 59

Aansprakelijkheid bij kernongevallen

De spoorweg is ontheven van de aansprakelijkheid die krachtens dit Verdrag op hem rust wanneer de schade is veroorzaakt door een kernongeval, en de exploitant van een kerninstallatie of een andere persoon die voor hem in de plaats treedt aansprakelijk voor die schade is krachtens bijzondere voorschriften welke van kracht zijn in een Verdragsluitende Staat en die de aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie regelen.

TITEL VI

Slothebalingen

Artikel 60

Ondertekening

Dit Verdrag waarvan de Bijlagen een integrerend deel vormen, blijft tot 30 april 1970 opengesteld voor ondertekening door de Staten die reeds partij bij het oorspronkelijke Verdrag waren en door de Staten die zijn uitgenodigd zich te doen vertegenwoordigen op de Gewone Herzieningsconferentie.

Artikel 61

Bekrachtiging. Inwerkingtreding

Dit Verdrag zal worden bekrachtigd en de akten van bekrachtiging zullen zo spoedig mogelijk bij de Zwitserse Regering worden nedergelegd.

Wanneer dit Verdrag door vijftien Staten is bekrachtigd, dan wel uiterlijk één jaar na ondertekening, zal de Zwitserse Regering zich in verbinding stellen met de belanghebbende Regeringen, ten einde met hen de mogelijkheid te onderzoeken het Verdrag in werking te doen treden.

Artikel 62

Toetreding tot het Verdrag

§ 1. Elke Staat die dit Verdrag niet heeft ondertekend en tot toetreding wenst over te gaan, richt zijn aanvraag tot de Zwitserse Regering, die hiervan aan alle Verdragsluitende Staten mededeling doet, onder overlegging van een uiteenzetting van het Centraal Bureau over de positie op het gebied van het internationale vervoer van de spoorwegen van de Staat die de aanvraag heeft ingediend.

§ 2. Tenzij binnen zes maanden na de datum waarop deze mededeling is verzonden, ten minste twee Staten hun bezwaren ter kennis van de Zwitserse Regering hebben gebracht, wordt de aanvraag van rechtswege ingewilligd; de Zwitserse Regering geeft hiervan kennis aan de Staat die de aanvraag heeft ingediend, en aan alle Verdragsluitende Staten.

In het tegenovergestelde geval brengt de Zwitserse Regering ter kennis van alle Verdragsluitende Staten en van de Staat die de aanvraag heeft ingediend dat het onderzoek van de aanvraag is aangehouden.

§ 3. Elke toelating treedt in werking één maand na de datum waarop de Zwitserse Regering de kennisgeving heeft verzonden, of indien bij afloop van deze termijn het Verdrag nog niet in werking is getreden, op de datum waarop zulks het geval is.

Article 63

Durée de l'engagement des Etats contractants

§ 1. La durée de la présente Convention est illimitée. Toutefois, chaque Etat contractant peut se dégager dans les conditions ci-après :

La Convention est valable, pour tout Etat contractant, jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra sa mise en vigueur. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an à l'avance au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats contractants.

A défaut de notification dans le délai indiqué, l'engagement sera prolongé de plein droit pour une période de trois années, et ainsi de suite, de trois ans en trois ans, à défaut de dénonciation un an au moins avant le 31 décembre de la dernière année de l'une des périodes triennales.

§ 2. Les Etats admis à participer à la Convention au cours de la période quinquennale ou d'une des périodes triennales sont engagés jusqu'à la fin de cette période, puis jusqu'à la fin de chacune des périodes suivantes, tant qu'ils n'auront pas dénoncé leur engagement un an au moins avant l'expiration de l'une d'entre elles.

Article 64

Révision de la Convention

§ 1. Les Délégués des Etats contractants se réunissent pour la révision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur 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 II 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 et de ses Annexes même à l'égard des Etats contractants qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

§ 3. Dans l'intervalle des conférences de révision, les articles 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 29, 37, 44, 45, 46, 49 et l'Annexe III 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 quatre 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 huitième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central a porté leur acceptation à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification de l'acceptation des décisions.

Artikel 63

Duur van de verbintenis van de Verdragsluitende Staten

§ 1. De duur van dit Verdrag is onbeperkt. Elke Verdragsluitende Staat kan zich evenwel terugtrekken onder de volgende voorwaarden :

Het Verdrag heeft voor elke Verdragsluitende Staat rechtskracht tot de 31e december van het vijfde jaar volgende op zijn inwerkingtreding. Elke Staat die zich na afloop van dit tijdvak wil terugtrekken, moet zijn voornemen ten minste één jaar van te voren ter kennis brengen van de Zwitserse Regering, die hiervan mededeling doet aan alle Verdragsluitende Staten.

Bij gebrek van kennisgeving binnen de genoemde termijn wordt de verbintenis van rechtswege verlengd met een tijdvak van drie jaren, en zo vervolgens telkens voor drie jaren, wanneer niet ten minste één jaar vóór de 31e december van het laatste jaar der driejarige tijdvakken opzegging heeft plaatsgehad.

§ 2. De Staten die in de loop van het vijfjarige tijdvak of van een der driejarige tijdvakken tot het Verdrag zijn toegelaten, zijn gebonden tot het einde van dit tijdvak en vervolgens tot het einde van elk der volgende tijdvakken, voor zover zij niet ten minste één jaar vóór afloop van een dier tijdvakken hun verbintenis hebben opgezegd.

Artikel 64

Herziening van het Verdrag

§ 1. Uiterlijk vijf jaren na de inwerkingtreding van dit Verdrag komen de afgevaardigden van de Verdragsluitende Staten op uitnodiging van de Zwitserse Regering bijeen voor de herziening van dit Verdrag.

Indien een daartoe strekkend verzoek door ten minste één derde van het aantal Verdragsluitende Staten wordt gedaan, wordt vóór dat tijdstip een conferentie bijengeroepen.

Met goedvinden van de meerderheid van de Verdragsluitende Staten nodigt de Zwitserse Regering eveneens niet partij zijnde Staten uit.

Met goedvinden van de meerderheid van de Verdragsluitende Staten nodigt het Centraal Bureau tot bijwoning van de conferentie vertegenwoordigers uit van :

- a) internationale gouvernementele organisaties die op het gebied van het vervoer bevoegd zijn;
- b) internationale niet-gouvernementele organisaties die op het gebied van het vervoer werkzaam zijn.

De deelneming aan de beraadslagingen door de niet bij het Verdrag partij zijnde Staten, alsmede door de in de vierde alinea genoemde internationale organisaties wordt voor elke conferentie in het reglement der beraadslagingen geregeld.

Met goedvinden van de meerderheid van de Regeringen der Verdragsluitende Staten kan het Centraal Bureau vóór de gewone en buitengewone herzieningsconferenties commissies bijeenroepen voor voorafgaand onderzoek van de wijzigingsvoorstellen. De bepalingen van Bijlage II zijn op overeenkomstige wijze op deze commissies van toepassing.

§ 2. Door de inwerkingtreding van het uit een herzieningsconferentie voortvloeiende nieuwe verdrag verliezen het voorafgaande verdrag en de bijlagen daarvan hun rechtskracht, zelfs ten opzichte van de Verdragsluitende Staten die het nieuwe verdrag niet bekrachtigen.

§ 3. In het tijdvak tussen de herzieningsconferenties kunnen de artikelen 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 29, 37, 44, 45, 46, 49 en Bijlage III door een herzieningscommissie worden gewijzigd. De organisatie en de werkwijze van deze commissie vormen het onderwerp van Bijlage II van dit Verdrag.

De beslissingen van de Herzieningscommissie worden door bemiddeling van het Centraal Bureau overwijd ter kennis van de Regeringen van de Verdragsluitende Staten gebracht. Zij worden als aangenomen beschouwd, tenzij binnen vier maanden na de dag der kennisgeving ten minste vijf Regeringen hier tegen bezwaren hebben ingebracht en treden in werking op de eerste dag van de achtste maand volgende op die waarin het Centraal Bureau hun aanneming ter kennis van de Regeringen van de Verdragsluitende Staten heeft gebracht. Deze datum wordt door het Centraal Bureau in de kennisgeving van de aanneming van de beslissingen vermeld.

Article 65

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, un texte en langue italienne et un texte en langue arabe, 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 sept février mil neuf cent soixante-dix, 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'Algérie :
M'Hamed Yousfi.

Pour l'Autriche :
R. Stanfel.

Pour la Belgique :
L. Colot.

Pour la Bulgarie :
L. Anguelov.

Pour le Danemark :
S.A. Jenstrup.

Pour l'Espagne :
J.F. De Alcover.

Pour la Finlande :
Hakan Krogius.

Pour la France :
J. Gabarra.

Pour la Grèce :
J. Georgiou.

Pour la Hongrie :
D. Kuzsel.

Pour l'Irak :
A.J. Al-Saadi.

Pour l'Irlande :
J. O'Callaghan.

Pour l'Italie :
Franco Molinengo.

Pour le Liban :
M. Farah.

Pour le Liechtenstein :
Beck.

Pour le Luxembourg :
Eichhorn.

Pour le Maroc :
El Fassi.

Pour la Norvège :
N.A. Jørgensen.

Pour les Pays-Bas :
Beelaerts van Blokland.

Artikel 65

Teksten van het Verdrag. Officiële vertalingen

Dit Verdrag is naar gevestigd diplomatiek gebruik in de Franse taal gesloten en ondertekend.

Bij de Franse tekst zijn een Duitse, een Engelse, een Italiaanse en een Arabische tekst gevoegd, die als officiële vertalingen gelden.

Bij gebrek van overeenstemming is de Franse tekst beslistend.

Ten blijk van waarvan de hierna genoemde gevolmachtigden, voorzien van volmachten welke in goede en behoorlijke vorm werden bevonden, dit Verdrag hebben ondertekend.

Gedaan te Bern, de zevende februari negentienhonderd zeventig, in een enkel exemplaar, dat in het archief van de Zwitserse Bondsstaat zal worden nedergelegd en waarvan een authentiek afschrift aan elk der Partijen zal worden gezonden.

Voor Algerije :
M'Hamed Yousfi.

Voor Oostenrijk :
R. Stanfel.

Voor België :
L. Colot.

Voor Bulgarije :
L. Anguelov.

Voor Denemarken :
S.A. Jenstrup.

Voor Spanje :
J.F. De Alcover.

Voor Finland :
Hakan Krogius.

Voor Frankrijk :
J. Gabarra.

Voor Griekenland :
J. Georgiou.

Voor Hongarije :
D. Kuzsel.

Voor Irak :
A.J. Al-Saadi.

Voor Ierland :
J. O'Callaghan.

Voor Italië :
Franco Molinengo.

Voor Libanon :
M. Farah.

Voor Liechtenstein :
Beck.

Voor Luxemburg :
Eichhorn.

Voor Marokko :
El Fassi.

Voor Noorwegen :
N.A. Jørgensen.

Voor Nederland :
Beelaerts van Blokland.

Pour la Pologne :
Zólcinski.

Pour le Portugal :
Abilio Pinto de Lemos.

Pour la Roumanie :
A.-D. Popa.

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord :
G.G.D. Hill.

Pour la Suède :
Gunnar Torgils.

Pour la Suisse :
Schaller.

Pour la Syrie :
Al Hassan.

Pour la Tchécoslovaquie :
Dr. Zach.

Pour la Tunisie :
T. Aneur.

Pour la Turquie :
Kemal Demirer.
H. Germeyanligil.

Pour la Yougoslavie :
L. Ilić.

Annexe I

(Article 54)

Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI)

Article 1

§ 1. L'Office central des transport internationaux par chemins de fer (OCTI), 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 54 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 onze 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.

Voor Polen :
Zólcinski.

Voor Portugal :
Abilio Pinto de Lemos.

Voor Roemenië :
A.-D. Popa.

Voor het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië
en Noord-Ierland :
G.G.D. Hill.

Voor Zweden :
Gunnar Torgils.

Voor Zwitserland :
Schaller.

Voor Syrië :
Al Hassan.

Voor Tsjechoslowakije :
Dr. Zach.

Voor Tunesië :
T. Aneur.

Voor Turkije :
Kemal Demirer.
H. Germeyanligil.

Voor Zuidslavië :
L. Ilić.

Bijlage I

(Artikel 54)

Reglement betreffende het Centraal Bureau voor het internationale vervoer per spoorweg (OCTI)

Artikel 1

§ 1. Het Centraal Bureau voor het internationale vervoer per spoorweg (OCTI) heeft zijn zetel te Bern en staat onder auspiciën van de Zwitserse Regering.

Het toezicht op zijn administratieve en financiële werkzaamheden wordt uitgeoefend in het kader van de bepalingen van artikel 54 van het Verdrag en berust bij een Commissie van Beheer.

Te dien einde is de Commissie van Beheer belast :

a) toe te zien op de juiste toepassing door het Centraal Bureau van de verdragen, alsmede van de overige uit de herzieningsconferenties voortvloeiende teksten en, indien daartoe aanleiding bestaat, aanbevelingen te doen voor het nemen van maatregelen die de toepassing van deze verdragen en teksten kunnen vergemakkelijken;

b) met redenen omklede adviezen te geven over vragen die van belang kunnen zijn voor de werkzaamheden van het Centraal Bureau en die dit Bureau worden voorgelegd door een Verdragsluitende Staat of door de directeur van het Bureau.

§ 2. a) De Commissie van Beheer houdt haar bijeenkomsten te Bern. Zij bestaat uit negen leden, die uit de Verdragsluitende Staten worden gekozen.

b) De Zwitserse Bondsstaat heeft een permanente zetel in de Commissie en voorziet in het voorzitterschap. De overige leden worden benoemd voor vijf jaren. Voor iedere periode van vijf jaren stelt een diplomatieke conferentie, op voorstel van de zittende Commissie van Beheer, de samenstelling van de Commissie van Beheer vast, daarbij rekening houdende met een billijke geografische verdeling.

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.

b) Le Comité administratif nomme le directeur général, le vice-directeur général, les conseillers et les conseillers-adjoints de l'Office central; le Gouvernement suisse lui présente des propositions pour la nomination du directeur général et du vice-directeur général. 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 diplomatique chargée de déterminer sa composition, 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. 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 ne peut dépasser un montant fixé par kilomètre. Sur proposition du Comité administratif en fonction, ce montant est arrêté pour chaque période quinquennale par la Conférence diplomatique chargée selon les dispositions de l'article premier, § 2, b, du présent Règlement de déterminer la composition du Comité administratif pour cette même période. 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 1er octobre, n'aurait pas

c) Indien onder de leden een zetel vrijkomt, wijst de Commissie van Beheer zelve een andere Verdragsluitende Staat aan om de opgevallen zetel te bezetten.

d) Elk lid dat van de Commissie van Beheer deel uitmaakt, wijst als zijn vertegenwoordiger in de Commissie een persoon aan, die op grond van zijn ervaring in internationale vervoervraagstukken hiervoor in aanmerking komt.

e) De Commissie van Beheer stelt haar huishoudelijk reglement vast.

Zij houdt ten minste éénmaal per jaar een gewone bijeenkomst; zij houdt bovendien buitengewone bijeenkomsten, wanneer ten minste drie van haar leden daarom verzoeken.

Het Centraal Bureau verzorgt het secretariaat van de Commissie van Beheer.

De notulen van de zittingen van de Commissie van Beheer worden aan alle Verdragsluitende Staten gezonden.

f) De werkzaamheden als vertegenwoordiger van een Staat welke lid van de Commissie is, worden niet vergoed en de daaruit voortvloeiende reis- en verblijfkosten komen ten laste van de desbetreffende Staat.

§ 3. a) De Commissie van Beheer stelt het reglement vast betreffende de organisatie, de werkwijze en de rechtspositie van het personeel van het Centraal Bureau.

b) De Commissie van Beheer benoemt de directeur-generaal, de plaatsvervangend directeur-generaal, de adviseurs en de adjunct-adviseurs van het Centraal Bureau; voor de benoeming van de directeur-generaal en van de plaatsvervangend directeur-generaal legt de Zwitserse Regering aan de Commissie voorstellen voor. Bij deze benoemingen houdt de Commissie van Beheer met name rekening met de bekwaamheid van de kandidaten en met een billijke geografische verdeling.

c) De Commissie van Beheer keurt de jaarlijkse begroting van het Centraal Bureau goed, alsmede het jaarverslag, en houdt daarbij rekening met de beperkingen van het hierna volgende artikel 2.

De controle op de rekening en verantwoording van het Centraal Bureau, die in het kader van de begroting uitsluitend betrekking heeft op de overeenstemming tussen de boekhouding en de daarbij behorende bescheiden, wordt uitgeoefend door de Zwitserse Regering. Deze legt de rekening en verantwoording, vergezeld van een rapport, over aan de Commissie van Beheer.

De Commissie van Beheer brengt, te zamen met het jaarverslag en de jaarlijkse rekening en verantwoording van het Centraal Bureau, haar beslissingen, besluiten en aanbevelingen ter kennis van de Verdragsluitende Staten.

d) De Commissie van Beheer dient, ten minste twee maanden vóór de opening, bij elke diplomatieke conferentie die belast is met de vaststelling van haar samenstelling, een verslag in over het geheel van haar werkzaamheden sedert de voorafgaande conferentie.

Artikel 2

§ 1. De kosten van het Centraal Bureau worden door de Verdragsluitende Staten gedragen naar evenredigheid van de lengte der spoorlijnen of trajecten waarop het Verdrag van toepassing is. De bijdrage voor scheepvaartlijnen in de uitgaven wordt evenwel bepaald naar evenredigheid van de halve lengte hunner trajecten. De bijdrage van elke Staat mag een vastgesteld bedrag per kilometer niet overschrijden. Op voorstel van de fungerende Commissie van Beheer wordt dit bedrag voor elk tijdvak van vijf jaar vastgesteld door de diplomatieke conferentie die volgens de bepalingen in artikel 1, § 2, b, van dit Reglement belast is met de vaststelling van de samenstelling van de Commissie van Beheer voor ditzelfde tijdvak. Bij wijze van uitzondering kan deze bijdrage, na overeenstemming tussen de belanghebbende Regering en het Centraal Bureau en met goedkeuring van de Commissie van Beheer, met ten hoogste vijftig procent worden verlaagd voor de lijnen die onder bijzondere voorwaarden worden geëxploiteerd. Het bedrag van de jaarlijkse bijdrage per kilometer wordt elk jaar — het Centraal Bureau gehoord — door de Commissie van Beheer vastgesteld. De bijdrage wordt steeds in haar geheel geïnd. Wanneer de werkelijke uitgaven van het Centraal Bureau lager zijn dan het bedrag van de op deze grondslag berekende bijdrage, wordt het verschil in een reservefonds gestort.

§ 2. Tegelijk met de toezending van het jaarverslag en de jaarlijkse rekening en verantwoording aan de Verdragsluitende Staten, nodigt het Centraal Bureau deze uit hun bijdrage in de uitgaven over het afgelopen jaar te storten. De Staat die op

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 1er 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. 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.

Article 4

§ 1. Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'entreprise créancière à l'Office central pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent ou, si les parties en font la demande, devant le tribunal arbitral prévu à l'article 57 de la Convention (Annexe III).

§ 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 57 de la Convention (Annexe III).

1 oktober zijn bijdrage niet heeft gestort, wordt ten tweede male uitgenodigd zulks te doen. Indien ook deze aanmaning zonder gevolg blijft, wordt zij door het Centraal Bureau in het begin van het volgend jaar herhaald bij gelegenheid van de toezending van het verslag over het afgelopen jaar. Indien op 1 juli daaraan volgende niet deze herhaalde aanmaning geen rekening is gehouden, worden bij de in gebreke zijnde Staat ten vierde male stappen ondernomen, om deze tot betaling van de twee achterstallige jaarlijkse bijdragen te bewegen. Indien ook deze poging zonder gevolg blijft, deelt het Centraal Bureau drie maanden daarna aan deze Staat mede dat, indien de verwachte storting niet is verricht vóór het einde van het jaar, het verzuim zal worden uitgelegd als een stilzwijgende verklaring om zich uit het Verdrag terug te trekken. Wanneer vóór 31 december deze laatste stap zonder gevolg blijft, gaat het Centraal Bureau, akte nemende van de door de in gebreke zijnde Staat stilzwijgend uitgedrukte wil zich uit het Verdrag terug te trekken, over tot afvoering van de lijnen van deze Staat van de lijst van de lijnen die toegelaten zijn tot het internationale vervoer.

§ 3. De niet geïnde bedragen moeten zoveel mogelijk worden gedekt uit de gewone middelen waarover het Centraal Bureau beschikt en kunnen over vier jaren worden verdeeld. Het gedeelte van het tekort dat niet op deze wijze kan worden gedekt, wordt op een bijzondere rekening gebracht ten laste van de overige Verdragsluitende Staten, in verhouding tot het aantal kilometers van de lijnen waarop het Verdrag van toepassing is ten tijde van de boeking op rekening en wel voor zover elk hunner gedurende het tijdvak van twee voorafgaande aan de terugtrekking van de in gebreke zijnde Staat, te zamen met deze Staat partij was bij het Verdrag.

§ 4. De lijnen van de Staat die onder de in § 2 hiervoor aangeduide voorwaarden zijn afgevoerd, kunnen slechts opnieuw tot het internationale vervoer worden toegelaten, wanneer deze Staat vooraf de bedragen die deze voor de desbetreffende jaren verschuldigd is, betaalt; over deze bedragen wordt een rente van vijf procent geheven te rekenen van het einde van de zesde maand die verlopen is sedert de dag waarop het Centraal Bureau de Staat voor de eerste maal heeft uitgenodigd de door deze verschuldigde bijdragen te betalen.

Artikel 3

§ 1. Het Centraal Bureau geeft een maandschrift uit, dat de voor de toepassing van het Verdrag noodzakelijke inlichtingen bevat, met name mededelingen met betrekking tot de lijst van de lijnen van spoorwegen en andere ondernemingen en de van het vervoer uitgesloten of voorwaardelijk tot vervoer toegelaten goederen, alsmede studies waarvan het de opneming nuttig acht.

§ 2. Het maandschrift is gesteld in het Frans en in het Duits. Een exemplaar wordt kosteloos toegezonden aan elke Verdragsluitende Staat en aan elke belanghebbende spoorweg. Voor de overige exemplaren moet een door het Centraal Bureau vastgestelde prijs worden betaald.

Artikel 4

§ 1. De uit het internationale vervoer voortvloeiende schuldvorderingen die onbetaald zijn gebleven, kunnen door de onderneming die recht heeft op betaling van deze vorderingen, ter kennis van het Centraal Bureau worden gebracht ten einde de inning ervan te vergemakkelijken. Te dien einde nodigt het Centraal Bureau de in gebreke zijnde vervoeronderneming uit het verschuldigde bedrag te betalen of de gronden van haar weigering tot betaling op te geven.

§ 2. Indien het Centraal Bureau van oordeel is, dat de opgegeven gronden de weigering voldoende rechtvaardigen, verwijst het partijen naar de bevoegde rechter of, indien partijen daarom verzoeken, naar het in artikel 57 van het Verdrag (Bijlage III) bedoelde scheidsgericht.

§ 3. Wanneer het Centraal Bureau van oordeel is, dat het gehele of gedeeltelijke bedrag werkelijk verschuldigd is, kan het na ingevonnen advies van een deskundige verklaren dat de in gebreke zijnde vervoeronderneming verplicht is de gehele of gedeeltelijke schuldvordering bij het Centraal Bureau te storten; het aldus gestorte bedrag moet ter beschikking worden gehouden totdat de bevoegde rechter of het in artikel 57 van het Verdrag (Bijlage III) bedoelde scheidsgericht een beslissing terzake heeft genomen.

§ 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 54, § 1, lettres d à f, de la Convention. Le montant de cette rémunération est fixé par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central.

Annexe II

(Article 64, § 3)

Statut relatif à la Commission de révision

Article 1.

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 général de l'Office central ou son représentant prend part aux séances de la Commission avec voix consultative.

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;

§ 4. Wanneer een vervoeronderneming binnen veertien dagen geen gevolg heeft gegeven aan de aanmaning van het Centraal Bureau, wordt zij opnieuw in gebreke gesteld, onder aanduiding van de uit haar weigering voortvloeiende gevolgen.

§ 5. Indien ook thans nog elk resultaat uitblijft, zendt het Centraal Bureau tien dagen na het verzenden van deze nieuwe aanmaning aan de Verdragsluitende Staat waartoe de vervoeronderneming behoort, een met redenen omkleed bericht en nodigt deze Staat uit de maatregelen te overwegen die moeten worden genomen en met name te onderzoeken of de lijnen van de in gebreke zijnde onderneming op de lijst moeten worden gehandhaafd.

§ 6. Indien de Verdragsluitende Staat waartoe de in gebreke zijnde vervoeronderneming behoort, verklaart dat hij ondanks wanbetaling van oordeel is dat deze onderneming niet van de lijst moet worden geschrapt of indien hij de mededeling van het Centraal Bureau gedurende zes weken onbeantwoord laat, wordt hij van rechtswege geacht het vermogen tot betaling van de uit het internationale vervoer voortvloeiende schuldvordering van genoemde onderneming te waarborgen.

Artikel 5

Voor de bestrijding van de bijzondere kosten die uit de in artikel 54, § 1, letters d tot en met f, van het Verdrag genoemde werkzaamheden voortvloeien, wordt een vergoeding geheven. Het bedrag van deze vergoeding wordt op voorstel van het Centraal Bureau vastgesteld door de Commissie van Beheer.

Bijlage II

(Artikel 64, § 3)

Statuut van de Herzieningscommissie

Artikel 1

De Regeringen van de Verdragsluitende Staten delen hun voorstellen betreffende de onderwerpen voor welke de Commissie bevoegd is, aan het Centraal Bureau voor het internationale vervoer per spoorweg mede; dit Bureau brengt de voorstellen onverwijld ter kennis van de overige Verdragsluitende Staten.

Artikel 2

Het Centraal Bureau nodigt de Commissie uit een zitting te houden telkenmale wanneer de noodzaak daartoe zich doet gevoelen of op verzoek van ten minste vijf Verdragsluitende Staten.

Alle Verdragsluitende Staten worden ten minste twee maanden van te voren van de zittingen van de Commissie in kennis gesteld. Deze kennisgeving moet de onderwerpen waarvan opnemings in de agenda is verzocht nauwkeurig vermelden.

Artikel 3

Alle Verdragsluitende Staten kunnen deelnemen aan de werkzaamheden van de Commissie.

Een Staat kan zich door een andere Staat doen vertegenwoordigen; een Staat kan echter niet meer dan twee andere Staten vertegenwoordigen.

Elke Staat draagt de kosten van zijn vertegenwoordigers.

Artikel 4

Het Centraal Bureau bereidt de behandeling van de vragen voor en neemt de secretariaatswerkzaamheden van de Commissie op zich.

De directeur-generaal van het Centraal Bureau of zijn vertegenwoordiger neemt met raadgevende stem aan de zittingen van de Commissie deel.

Artikel 5

In overeenstemming met de meerderheid der Verdragsluitende Staten nodigt het Centraal Bureau tot het met raadgevende stem bijwonen van de zittingen van de Commissie vertegenwoordigers uit van :

a) niet bij het Verdrag aangesloten Staten;

- 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 lorsque la moitié 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 est adoptée si le nombre de voix positives est :

- a) au moins égal au tiers du nombre des Etats représentés à la Commission;
 b) supérieur au nombre des voix négatives.

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.

Annexe III

(Article 57)

Règlement d'arbitrage

Article 1

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.

b) internationale gouvernementale organisaties die op het gebied van het vervoer bevoegd zijn;

c) internationale niet-gouvernementale organisaties die op het gebied van het vervoer werkzaam zijn.

De sub b en c genoemde organisaties worden uitgenodigd op voorwaarde van wederkerigheid.

Artikel 6

De Commissie is rechtsgeldig samengesteld, wanneer de helft van de Verdragsluitende Staten vertegenwoordigd is.

Artikel 7

De Commissie wijst voor elke zitting een voorzitter en één of twee ondervoorzitters aan.

Artikel 8

De besprekingen worden in het Frans en in het Duits gehouden. De uitspraken van de leden der Commissie worden onmiddellijk in een mondelinge vertaling samengevat. De tekst van de voorstellen en de mededelingen van de voorzitter worden in extenso vertaald.

Artikel 9

De stemming vindt plaats per delegatie en desgewenst bij oproeping; elke delegatie van een Verdragsluitende Staat die ter zitting is vertegenwoordigd, heeft recht op één stem.

Een voorstel wordt aanvaard indien het aantal vóór het voorstel uitgebrachte stemmen :

- a) ten minste gelijk is aan één derde van het aantal in de Commissie vertegenwoordigde Staten;
 b) hoger is dan het aantal tegen het voorstel uitgebrachte stemmen.

Artikel 10

De notulen van de zittingen geven een samenvatting van de besprekingen in beide talen.

De voorstellen en besluiten moeten woordelijk in beide talen worden opgenomen. Wanneer met betrekking tot de besluiten zich verschillen tussen de Franse en de Duitse tekst van de notulen voordoen, is de Franse tekst beslissend.

De notulen worden zo spoedig mogelijk aan de leden toegezonden.

Indien de leden niet tijdens de zitting hun goedkeuring aan de notulen hechten, delen zij de eventuele verbeteringen binnen een redelijke termijn aan het secretariaat mede.

Artikel 11

De Commissie kan ter vereenvoudiging der werkzaamheden subcommissies instellen; zij kan eveneens subcommissies instellen, die belast zijn met de voorbereiding van bepaalde onderwerpen voor een latere zitting.

Elke subcommissie wijst een voorzitter, een ondervoorzitter en, indien de behoefte daaraan zich doet gevoelen, een rapporteur aan. Voor het overige zijn de bepalingen van de artikelen 1 tot en met 5 en 8 tot en met 10 op analoge wijze van toepassing op de subcommissies.

Bijlage III

(Artikel 57)

Reglement van arbitrage

Artikel 1

Aantal scheidslieden

De scheidsgerechten, ingesteld om kennis te nemen van andere geschillen dan die tussen Staten, zullen naar gelang van de bepalingen van het compromis worden samengesteld uit één, drie of vijf scheidslieden.

Article 2

Choix des arbitres

§ 1. Une liste d'arbitres est préétablie. Chaque Etat contractant peut désigner au plus deux de ses ressortissants, spécialistes du droit international des transports, pour être inscrits sur la liste d'arbitres, établie et tenue à jour par le Gouvernement suisse.

§ 2. Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties.

Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas.

Les arbitres choisis conformément à l'alinéa précédent désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, selon le cas, lequel préside le tribunal arbitral.

Si les parties sont en désaccord sur le choix de l'arbitre unique ou si les arbitres choisis par les parties sont en désaccord sur la désignation du troisième ou du cinquième arbitre, selon le cas, le tribunal arbitral est complété par un arbitre désigné par le président du tribunal fédéral suisse, à la requête de l'Office central.

Le tribunal arbitral est composé de personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste.

§ 3. L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une 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 ou siège le tribunal arbitral, la sentence arbitrale n'est pas susceptible de recours, exception faite toutefois de la révision ou de la nullité.

Artikel 2

Keuze der scheidslieden

§ 1. Een lijst van scheidslieden wordt vooraf opgesteld. Elke Verdragsluitende Staat kan ten hoogste twee van zijn onderdanen die deskundig zijn op het gebied van het internationale vervoerrecht aanwijzen om te worden ingeschreven op de lijst van scheidslieden die wordt opgesteld en bijgehouden door de Zwitserse Regering.

§ 2. Indien het compromis in één enkele scheidsman voorziet, wordt deze door de partijen in gemeenschappelijk overleg gekozen. Indien het compromis in drie of vijf scheidslieden voorziet, kiest ieder der partijen onderscheidenlijk één of twee scheidslieden.

De overeenkomstig de voorgaande alinea gekozen scheidslieden wijzen in gemeenschappelijk overleg onderscheidenlijk de derde of de vijfde scheidsman aan, die als voorzitter van het scheidsgerecht fungeert.

Indien partijen over de keuze van de enkele scheidsman of indien de door partijen gekozen scheidslieden over de aanwijzing van onderscheidenlijk de derde of de vijfde scheidsman niet tot overeenstemming kunnen geraken, wordt het scheidsgerecht aangevuld met een scheidsman die op verzoek van het Centraal Bureau wordt aangewezen door de voorzitter van het Zwitserse Bondsgerechtshof.

Het scheidsgerecht wordt samengesteld uit personen voorkomende op de lijst bedoeld in § 1. Indien het compromis evenwel in vijf scheidslieden voorziet, kan ieder der partijen één scheidsman kiezen buiten de lijst.

§ 3. De enkele, de derde of de vijfde scheidsman moet van andere nationaliteit zijn dan de partijen.

De tussenkomenst in het geschil door een derde partij heeft geen invloed op de samenstelling van het scheidsgerecht.

Artikel 3

Compromis

Partijen die een geschil aan de uitspraak van scheidslieden onderwerpen, sluiten een compromis waarin in het bijzonder zijn aangegeven :

- a) het onderwerp van het geschil, dat zo nauwkeurig en duidelijk mogelijk dient te worden omschreven;
- b) de samenstelling van het scheidsgerecht en de termijnen voor de benoeming van de scheidsman of de scheidslieden;
- c) de zetel van het scheidsgerecht.

Ten einde de scheidsrechterlijke procedure te openen, moet het compromis aan het Centraal Bureau worden medegedeeld.

Artikel 4

Procedure

Het scheidsgerecht stelt zelf de te volgen procedure vast, waarbij met name met de volgende bepalingen rekening moet worden gehouden :

- a) het scheidsgerecht stelt een voorbereidend onderzoek in naar en oordeelt over de bij dit gerecht aanhangig gemaakte zaken aan de hand van de door de partijen verstrekte gegevens, zonder bij zijn uitspraak gebonden te zijn aan de uitleggingen van de partijen;
- b) het kan geen hoger of ander bedrag toewijzen dan de conclusies van eiser en niet minder dan hetgeen gedaagde heeft erkend verschuldigd te zijn;
- c) de scheidsrechterlijke uitspraak, behoorlijk met redenen omkleed, wordt opgesteld door het scheidsgerecht en door bemiddeling van het Centraal Bureau aan de partijen medegedeeld;
- d) de scheidsrechterlijke uitspraak is, behoudens tegengestelde bepalingen van dwingend recht die gelden ter plaatse waar het scheidsgerecht zijn zetel heeft, niet voor hoger beroep vatbaar, met uitzondering evenwel van herziening of een beroep op nietigheid.

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.

Protocole additionnel aux Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV), faites à Berne le 7 février 1970

Les Plénipotentiaires soussignés sont convenus des dispositions ci-après :

I

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 1970 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.

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.

II

1° Afin de rendre obligatoires pour l'usager, selon le droit de l'Irlande, les prescriptions des Conventions de 1970 en ce qui concerne les lignes des parties territoriales d'Etats non signataires ou non adhérents, le Gouvernement d'Irlande, par dérogation aux dispositions de ces Conventions, est habilité à insérer, pour le trafic en provenance d'Irlande, 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'en Irlande, 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 en Irlande si elles comportent une obligation de publier des tarifs et de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme;

Artikel 5

Griffie

Het Centraal Bureau treedt op als griffie van het scheids-gerecht.

Artikel 6

Kosten

De scheidsrechterlijke uitspraak stelt de kosten en uitgaven vast, daaronder begrepen de honoraria van de scheidslieden en beslist ten laste van welke partij deze zullen komen of in welke verhouding zij tussen de partijen zullen worden verdeeld.

(Vertaling)

Aanvullend Protocol bij de Internationale Verdragen betreffende het goederenvervoer per spoorweg (CIM) en het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (CIV), ondertekend te Bern, 7 februari 1970

De ondergetekende Gevolmachtigden zijn het volgende overeengekomen :

I

1° Ten einde de bepalingen van de Verdragen van 1970 volgens het recht van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland voor de gebruikers verbindend te maken wat betreft de lijnen van gebiedsdelen van Staten die de Verdragen niet hebben ondertekend of daartoe niet zijn toegetreden, wordt de Regering van het Verenigd Koninkrijk gemachtigd om in afwijking van de bepalingen van deze Verdragen ten aanzien van het vervoer afkomstig uit het Verenigd Koninkrijk een verwijzing naar dit Aanvullend Protocol op te nemen in het vrachtbriefformulier (CIM), in het internationale reisbiljet en in het bagagebiljet (CIV).

2° Rekening houdend met het feit dat in het Verenigd Koninkrijk de vervoerswetgeving geen enkele verplichting inhoudt de tarieven bekend te maken of deze tarieven op gelijke wijze toe te passen op de gebruikers, is het toegestaan dat :

a) de bepalingen van de CIM niet in het Verenigd Koninkrijk worden toegepast als deze een verplichting inhouden om de tarieven bekend te maken of deze tarieven op gelijke wijze toe te passen op de gebruikers;

b) de vervoerprijzen en de bijkomende kosten die de spoorwegen in het Verenigd Koninkrijk mogen heffen daar van toepassing zijn op het internationale vervoer dat valt onder de CIM.

3° Tot aan de afsluiting en de inwerkingtreding van een speciaal aanhangsel van Bijlage I bij de CIM, dat afwijkende voorschriften inhoudt met betrekking tot het vervoer per spoor en over zee tussen het vasteland van Europa en het Verenigd Koninkrijk van gevaarlijke stoffen die bestemd zijn voor of afkomstig zijn uit het Verenigd Koninkrijk en die worden vervoerd overeenkomstig de bepalingen van de CIM, moeten de te vervoeren gevaarlijke stoffen voldoen aan de voorschriften vervat in Bijlage I, en bovendien aan de voorwaarden die het Verenigd Koninkrijk stelt wat betreft zijn spoorweg- en zeevaartreglementen nopens het vervoer van gevaarlijke stoffen.

II

1° Ten einde de bepalingen van de Verdragen van 1970 volgens het recht van Ierland voor de gebruikers verbindend te maken wat betreft de lijnen van gebiedsdelen van Staten die de Verdragen niet hebben ondertekend of daartoe niet zijn toegetreden, wordt de Regering van Ierland gemachtigd om in afwijking van de bepalingen van deze Verdragen ten aanzien van het vervoer afkomstig uit Ierland een verwijzing naar dit Aanvullend Protocol op te nemen in het vrachtbriefformulier (CIM), in het internationale reisbiljet en in het bagagebiljet (CIV).

2° Rekening houdend met het feit dat in Ierland de vervoerswetgeving geen enkele verplichting inhoudt de tarieven bekend te maken of deze tarieven op gelijke wijze toe te passen op de gebruikers, is het toegestaan dat :

a) de bepalingen van de CIM niet in Ierland worden toegepast als deze een verplichting inhouden om de tarieven bekend te maken of deze tarieven op gelijke wijze toe te passen op de gebruikers;

b) les prix de transport et les frais accessoires que le chemin de fer est autorisé à percevoir en Irlande y sont applicables au trafic international soumis à la CIM.

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, fermer des matières dangereuses entre le Continent et l'Irlande, les matières dangereuses qui seront transportées sous le régime de la CIM, à destination ou en provenance d'Irlande, doivent satisfaire aux prescriptions de l'Annexe I et, en outre, aux conditions de l'Irlande en ce qui concerne ses réglementations ferroviaires et maritimes du transport des matières dangereuses.

III

Les dispositions des Conventions CIM et CIV ne pourront prévaloir contre celles que certains Etats seront amenés à prendre, dans le trafic entre eux, en application de certains Traités tels que les Traités relatifs à la Communauté européenne du Charbon et de l'Acier et à la Communauté économique européenne.

IV

Ce Protocole, complétant les Conventions de 1970, demeure ouvert à la signature jusqu'au 30 avril 1970.

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 62 de la CIV de 1970 peuvent adhérer au présent Protocole par notification.

L'instrument de la ratification ou la notification de l'adhésion sera déposé auprès du Gouvernement suisse.

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 sept février mil neuf cent soixante-dix, 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'Algérie :
M'hamed Yousfi.

Pour l'Autriche :
R. Stanfel.

Pour la Belgique :
L. Colot.

Pour la Bulgarie :
L. Anguelov.

Pour le Danemark :
S.A. Jenstrup.

Pour l'Espagne :
J.F. De Alcover.

Pour la Finlande :
Hakan Krogius.

Pour la France :
J. Gabarra.

Pour la Grèce :
J. Georgiou.

Pour la Hongrie :
D. Kuzsel.

b) de vervoerprijzen en de bijkomende kosten die de spoorwegen in Ierland mogen heffen daar van toepassing zijn op het internationale vervoer dat valt onder de CIM.

3° Tot aan de afsluiting en de inwerkingtreding van een speciaal aanhangsel van Bijlage I bij de CIM, dat afwijkende voorschriften inhoudt met betrekking tot het vervoer per spoor en over zee tussen het vasteland van Europa en Ierland van gevaarlijke stoffen die bestemd zijn voor of afkomstig zijn uit Ierland en die worden vervoerd overeenkomstig de bepalingen van de CIM, moeten de te vervoeren gevaarlijke stoffen voldoen aan de voorschriften vervat in Bijlage I, en bovendien aan de voorwaarden die Ierland stelt wat betreft zijn spoorweg- en zeevaartreglementen nopens het vervoer van gevaarlijke stoffen.

III

De bepalingen van het CIM-Verdrag en van het CIV-Verdrag kunnen geen afbreuk doen aan de regelingen die bepaalde Staten in hun onderlinge verkeer zullen moeten treffen wegens toepassing van bepaalde Verdragen, zoals het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal en het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap.

IV

Dit Protocol, dat de Verdragen van 1970 aanvult, blijft ter ondertekening opengesteld tot 30 april 1970.

Het moet worden bekrachtigd.

De Staten die dit Protocol vóór deze datum niet hebben ondertekend, alsmede de Staten die aan de bovenbedoelde Verdragen deelnemen overeenkomstig artikel 67 van de CIM en artikel 62 van de CIV van 1970, kunnen door middel van een kennisgeving tot dit Protocol toetreden.

De akte van bekrachtiging of de kennisgeving van toetreding zal bij de Zwitserse Regering worden nedergelegd.

Ten blijke waarvan de hierna vermelde gevolmachtigden, voorzien van hun volmachten, welke in goede en behoorlijke vorm zijn bevonden, dit Protocol hebben ondertekend.

Gedaan te Bern, de zevende februari negentienhonderd zeventig, in een enkel exemplaar, dat zal blijven berusten in het archief van de Zwitserse Bondsstaat en waarvan een authentiek afschrift zal worden gezonden aan elk der op deze Conferentie vertegenwoordigde Regeringen.

Voor Algerije :
M'hamed Yousfi.

Voor Oostenrijk :
R. Stanfel.

Voor België :
L. Colot.

Voor Bulgarije :
L. Anguelov.

Voor Denemarken :
S.A. Jenstrup.

Voor Spanje :
J.F. De Alcover.

Voor Finland :
Hakan Krogius.

Voor Frankrijk :
J. Gabarra.

Voor Griekenland :
J. Georgiou.

Voor Hongarije :
D. Kuzsel.

Pour l'Irak :
A.J. Al-Saadi.

Pour l'Irlande :
J. O'Callaghan.

Pour l'Italie :
Franco Molinengo.

Pour le Liban :
M. Farah.

Pour le Liechtenstein :
Beck.

Pour le Luxembourg :
sous réserve de ratification,
Eichhorn.

Pour le Maroc :
El Fassi.

Pour la Norvège :
N.A. Jørgensen.

Pour les Pays-Bas :
Beelaerts van Blokland.

Pour la Pologne :
Zólciniński.

Pour le Portugal :
Abilio Pinto de Lemos.

Pour la Roumanie :
A-D. Popa.

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord :
G.G.D. Hill.

Pour la Suède :
Gunnar Torgils.

Pour la Suisse :
Schaller.

Pour la Syrie :
Al Hassan.

Pour la Tchécoslovaquie :
Dr. Zach.

Pour la Tunisie :
T. Ameer.

Pour la Turquie :
Kemal Demirer.
H. Germeyanligil.

Pour la Yougoslavie :
L. Ilić.

Voor Irak :
A.J. Al-Saadi.

Voor Ierland :
J. O'Callaghan.

Voor Italië :
Franco Molinengo.

Voor Libanon :
M. Farah.

Voor Liechtenstein :
Beck.

Voor Luxemburg :
onder voorbehoud van bekrachtiging,
Eichhorn.

Voor Marocco :
El Fassi.

Voor Noorwegen :
N.A. Jørgensen.

Voor Nederland :
Beelaerts van Blokland.

Voor Polen :
Zólciniński.

Voor Portugal :
Abilio Pinto de Lemos.

Voor Roemenië :
A-D. Popa.

Voor het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië
en Noord-Ierland :
G.G.D. Hill.

Voor Zweden :
Gunnar Torgils.

Voor Zwitserland :
Schaller.

Voor Syrië :
Al Hassan.

Voor Tsjechoslowakije :
Dr. Zach.

Voor Tunesië :
T. Ameer.

Voor Turkije :
Kemal Demirer.
H. Germeyanligil.

Voor Zuidslavië :
L. Ilić.

Protocole concernant les contributions aux dépenses de l'Office central des Etats parties aux Conventions internationales du 25 février 1961 concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV), signé à Berne le 7 février 1970

A l'occasion de la septième Conférence de révision des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV) du 25 février 1961, auxquelles sont parties :

l'Algérie, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Irak, l'Iran, l'Irlande, l'Italie, le Liechtenstein, le Luxembourg, le Maroc, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Suède, la Suisse, la Syrie, la Tchécoslovaquie, la Tunisie, la Turquie et la Yougoslavie,

les Plénipotentiaires soussignés sont convenus de ce qui suit :

ayant constaté qu'en dépit de la politique d'économies suivie par l'Office central, les taux kilométriques maximaux fixés dans l'Annexe V à la CIM et l'Annexe II à la CIV pour calculer les parts contributives des Etats aux dépenses de l'Office central, complétés par la contribution complémentaire annuelle octroyée par décision de la Conférence diplomatique tenue à Berne du 27 au 29 avril 1964, ne suffisent plus à couvrir les frais nécessaires d'administration de l'Office central,

il est décidé :

— de prévoir une nouvelle contribution complémentaire annuelle de franc or 1,20 par kilomètre pour la CIM et la CIV;

— d'autoriser le Comité administratif à déterminer, pour la première fois en 1971, lors de l'approbation des comptes annuels afférents à l'exercice 1970, les parts contributives des Etats contractants en fonction des taux kilométriques maximaux fixés dans les Conventions CIM et CIV du 25 février 1961, du Protocole B du 29 avril 1964 et des contributions complémentaires spécifiées dans le présent Protocole.

Le présent Protocole demeure ouvert à la signature jusqu'au 30 avril 1970.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-après, s'étant communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont dressé et signé le présent Protocole.

Fait à Berne, le sept février mil neuf cent soixante-dix, 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'Algérie :
M'hamed Yousfi.

Pour l'Autriche :
R. Stanfel,
sous réserve de ratification.

Pour la Belgique :
L. Colot.

Pour la Bulgarie :
L. Anguelov.

Pour le Danemark :
S.A. Jenstrup.

Pour l'Espagne :
J.F. de Alcover.

(Vertaling)

Protocol betreffende de bijdragen in de kosten van het Centraal Bureau van de Verdragsluitende Staten in de Internationale Overeenkomsten betreffende het vervoer per spoorweg van goederen (CIM) en van reizigers en bagage (CIV), ondertekend te Bern op 7 februari 1970

Ter gelegenheid van de zevende Conferentie tot herziening van de Internationale Overeenkomsten betreffende het vervoer per spoorweg van goederen (CIM) en van reizigers en reisgoed (CIV) gesloten tussen :

Algerije, Oostenrijk, België, Bulgarije, Denemarken, Spanje, Finland, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Irak, Iran, Ierland, Italië, Liechtenstein, Luxemburg, Marokko, Noorwegen, Nederland, Polen, Portugal, Roemenië, het Verenigd Koninkrijk, Zweden, Zwitserland, Syrië, Tsjechoslowakije, Tunisië, Turkije en Zuidslavië,

zijn de ondergetekende Gevolmachtigden overeengekomen als volgt :

overwegende dat ondanks de door het Centraal Bureau toegepaste bezuinigingen, de maximum tarieven per kilometer voor de berekening van de bijdragen van de Staten in de kosten van het Centraal Bureau, zoals bepaald in Bijlage V van de CIM en in de Bijlage II van de CIV, vermeerders met de aanvullende jaarlijkse bijdrage vastgesteld bij besluit van de diplomatieke Conferentie, gehouden te Bern, van 27 tot 29 april 1969, niet voldoende zijn gebleken om de noodzakelijke administratiekosten van het Centraal Bureau te dekken,

is besloten :

— een nieuwe jaarlijkse aanvullende bijdrage van 1,20 goudfrank per kilometer, zowel voor de CIM als voor de CIV vast te stellen;

— de Commissie van Beheer te machtigen, voor de eerste maal in 1971, bij de goedkeuring van de rekening over het boekjaar 1970, de bijdrage te bepalen die de Verdragsluitende Staten moeten storten in verband met de maximumbijdragen per kilometer, zoals vastgesteld op voet van de Overeenkomsten CIM en CIV van 25 februari 1961, het Protocol B van 29 april 1964 alsmede van de bijkomende bijdragen vastgelegd in dit Protocol.

Dit Protocol blijft ter ondertekening opengesteld tot 30 april 1970.

Ten blijke waarvan, de hiernavermelde Gevolmachtigden, na uitwisseling van hun volmachten welke in behoorlijke vorm zijn bevonden, dit Protocol hebben opgesteld en ondertekend.

Gedaan te Bern, de zevende februari negentienhonderd zeventig, in één enkel exemplaar, dat zal blijven berusten in het archief van de Zwitserse Bondsstaat en waarvan een authentiek afschrift aan elk der Partijen zal worden afgegeven.

Voor Algerije :
M'hamed Yousfi.

Voor Oostenrijk :
R. Stanfel,
onder voorbehoud van bekrachtiging.

Voor België :
L. Colot.

Voor Bulgarije :
L. Anguelov.

Voor Denemarken :
S.A. Jenstrup.

Voor Spanje :
J.F. de Alcover.

Pour la Finlande :
Hakan Krogius.

Pour la France :
J. Gabarra.

Pour la Grèce :
J. Georgiou.

Pour la Hongrie :
D. Kuzsel.

Pour l'Irak :
A.J. Al-Saadi.

Pour l'Irlande :
J. O'Callaghan.

Pour l'Italie :
Franco Molinengo.

Pour le Liban :
M. Farah.

Pour le Liechtenstein :
Beck.

Pour le Luxembourg :
sous réserve de ratification,
Eichhorn.

Pour le Maroc :
El Fassi.

Pour la Norvège :
N.A. Jørgensen.

Pour les Pays-Bas :
sous réserve de ratification,
Beelaerts van Blokland.

Pour la Pologne :
Zólcinski.

Pour le Portugal :
Abilio Pinto de Lemos.

Pour la Roumanie :
A.D. Popa.

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord :
G.G.D. Hill.

Pour la Suède :
Gunnar Torgils.

Pour la Suisse :
Schaller.

Pour la Syrie :
Al Hassan.

Pour la Tchécoslovaquie :
Dr. Zach.

Pour la Tunisie :
T. Aneur.

Pour la Turquie :
Kemal Demirer.
H. Germeyanligil.

Pour la Yougoslavie :
L. Ilić.

Voor Finland :
Hakan Krogius.

Voor Frankrijk :
J. Gabarra.

Voor Griekenland :
J. Georgiou.

Voor Hongarije :
D. Kuzsel.

Voor Irak :
A.J. Al-Saadi.

Voor Ierland :
J. O'Callaghan.

Pour l'Italie :
Franco Molinengo.

Voor Libanon :
M. Farah.

Voor Liechtenstein :
Beck.

Voor Luxemburg :
onder voorbehoud van bekrachtiging,
Eichhorn.

Voor Marokko :
El Fassi.

Voor Noorwegen :
N.A. Jørgensen.

Voor Nederland :
onder voorbehoud van bekrachtiging,
Beelaerts van Blokland.

Voor Polen :
Zólcinski.

Voor Portugal :
Abilio Pinto de Lemos.

Voor Roemenië :
A.D. Popa.

Voor het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië
en van Noord-Ierland :
G.G.D. Hill.

Voor Zweden :
Gunnar Torgils.

Voor Zwitserland :
Schaller.

Voor Syrië :
Al Hassan.

Voor Tsjechoslovakië :
Dr. Zach.

Voor Tunesië :
T. Aneur.

Voor Turkije :
Kemal Demirer.
H. Germeyanligil.

Voor Zuidslavië :
L. Ilić.