

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 28 JUILLET 1925.

Projet de loi

approuvant la Convention Internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.) ainsi que la Convention concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (C. I. V.), signées à Berne, le 23 octobre 1924.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESSIEURS,

La 3^e Conférence pour la revision de la Convention Internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer réunie, à Berne le 1^{er} mai 1923 et comprenant les représentants de tous les États européens à l'exception de la Grande-Bretagne, de la Russie et de la Turquie, a révisé en détail le texte de la Convention Internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, conclue à Berne, le 14 octobre 1890, entre la Belgique, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Russie et la Suisse, et élaboré une convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer.

1^o Convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.).

Aux termes de son article 59, la Convention Internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer doit être soumise à une revision périodique.

A cet effet, la réunion d'une Conférence avait été décidée pour 1915 par le Conseil Fédéral Suisse, avec l'agrément des États intéressés; elle a dû être ajournée par suite de la guerre.

Dès que les circonstances l'ont permis, cette Conférence a été convoquée dans le but de donner au texte des divers articles de la Convention une forme en harmonie avec les changements survenus depuis la dernière revision, dans la situation économique ainsi que dans les rapports juridiques des États intéressés.

Bien que le fond même de la Convention actuelle ait été respecté dans son ensemble, quelques innovations et modifications y ont été introduites.

Les principales sont résumées ci-après :

Les lignes régulières de *services automobiles ou de navigation* complétant des parcours par voie ferrée pourront figurer dans la liste des entreprises de transport soumises à la C. I. M., à condition qu'elles effectuent les transports internationaux *sous la responsabilité d'un Etat contractant ou d'un chemin de fer inscrit sur la susdite liste.*

En cas de perte totale ou partielle de marchandises expédiées aux conditions d'un tarif ne fixant pas de maximum spécial d'indemnité, celle-ci sera limitée à *50 francs or* par kilogramme de poids brut, quelle que soit la valeur des produits transportés, alors qu'actuellement elle est fixée, pour les colis ordinaires, au montant de la valeur réelle de la perte ou de l'avarie de la marchandise.

En cas de dol ou de faute lourde imputable au chemin de fer, l'indemnité ne pourra dépasser *100 francs or* par kilogramme de poids brut perdu ou avarié, si l'expédition n'a pas fait l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison.

La responsabilité résultant des défauts de l'emballage de la marchandise, incombera, d'une manière générale, à l'expéditeur, sans qu'il soit fait, comme actuellement, de distinction entre les défauts *apparents* et les défauts *occultes*; pour les défauts apparents et non reconnus en lettre de voiture, la preuve devra toutefois être faite par le chemin de fer.

Par contre, le nouveau texte adopté par la Conférence consacre la responsabilité du chemin de fer en cas de perte des documents fournis par l'expéditeur pour l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi, de police, etc., et dont la présence est consignée en lettre de voiture.

Au point de vue des rapports entre le public et le chemin de fer, plusieurs innovations ont été introduites en faveur des usagers du chemin de fer, notamment en ce qui concerne le droit d'action contre le chemin de fer qui pourra être exercé contre l'administration destinataire même dans le cas où celle-ci n'a pas reçu la marchandise.

2^e Convention Internationale sur le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (C. I. V.)

Le transport par chemin de fer des voyageurs et des bagages est réglé de façon différente dans les divers pays.

Pour les relations internationales, les administrations intéressées ont conclu des accords sur certains points déterminés; pour les points sur lesquels l'entente n'a pu s'établir, — notamment pour la question de responsabilité en cas de perte, d'avarie ou de retard des bagages — les conditions réglementaires des tarifs stipulent que les voyageurs et les bagages sont transportés, sur chaque territoire, sous le régime des règlements qui régissent le service intérieur de chacune des administrations dont les lignes sont empruntées.

D'autre part, certains points qui ont fait l'objet d'accords entre administrations sont réglés de manières différentes dans les divers tarifs internationaux; c'est ainsi que les limites d'âge prévues pour la gratuité et le demi-tarif accordés aux

enfants sont de 4 à 10 ans en trafics directs anglo-belge, belge-néerlandais et belge-allemand, de 3 à 7 ans en trafic franco-belge, de 3 à 8 ans en trafics anglo-belge, suisse et anglo-belge, italien, etc.

Cette situation présente de nombreux inconvénients tant pour les administrations que pour le public et, depuis longtemps, le besoin se fait sentir d'élaborer des règles uniformes.

Bien que pour le règlement d'un certain nombre de questions l'on doive s'en tenir aux conditions stipulées dans les tarifs particuliers aux différents pays, l'entente a été réalisée sur de nombreux points importants au cours de la Conférence qui s'est réunie à Berne en mai 1923. Des règles uniformes ont été adoptées en ce qui concerne, notamment, les limites d'âge pour l'octroi de la gratuité ou du demi-tarif aux enfants, la durée minimum de validité des billets, les objets exclus des voitures de chemin de fer, les objets qui peuvent être admis comme bagages, la responsabilité en cas de perte ou d'avarie ou de retard des bagages.

La responsabilité du chemin de fer pour la mort d'un voyageur ou pour les blessures résultant d'un accident de train, ainsi que pour les dommages causés par le retard ou la suppression d'un train, ou par le manque d'une correspondance, restera soumise aux lois et règlements de l'État où le fait se produit. Ces cas ne tombent pas sous l'application de la Convention.

La création des tarifs internationaux sera considérablement simplifiée dans l'avenir, les bases en étant fixées par la Convention; celle-ci facilitera, par sa réglementation claire et précise, les rapports des transporteurs avec le public et ceux des chemins de fer entre eux.

Grâce à l'unification des conditions de voyage qu'elle réalise, cette convention contribuera sans aucun doute à développer le mouvement international des voyageurs.

*
* *

Tenant compte des oscillations du change des divers pays adhérents, une monnaie uniforme, de valeur constante, a été choisie comme étalon pour les deux conventions dont il est question ci-dessus, il a été décidé que les sommes dont il y est fait mention en francs sont à considérer comme se rapportant au franc-or, valant 1/5,18 dollar des États-Unis d'Amérique.

Les Conventions ont été conclues et signées en langue française selon l'usage diplomatique établi. Au texte français sont jointes des traductions officielles en langues allemande et italienne. Toutefois, en cas de divergence, c'est le texte français qui fait foi.

*
* *

Il est nécessaire de donner aux deux Conventions force légale en Belgique.

D'après les ordres du Roi nous avons, en conséquence, l'honneur de soumettre les projets ci-joints à vos délibérations.

*Le Ministre des Chemins de Fer,
Marine, Postes et Télégraphes,*

E. ANSEELE.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

E. VANDERVELDE.

Convention internationale

CONCERNANT

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

CONCLUE ENTRE

l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, la Ville libre de Dantzig, l'Espagne, l'Esthonie, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, la Lithuanie, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, la Suède, la Suisse et la Tchécoslovaquie.

Les Gouvernements des États ci-dessus énumérés, ayant reconnu la nécessité d'apporter de nombreux changements à la Convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport des marchandises par chemins de fer, modifiée les 16 juillet 1893, 16 juin 1898 et 19 septembre 1906, à laquelle participent la plupart d'entre eux,

ont résolu de conclure une nouvelle Convention sur le transport des marchandises par chemins de fer, basée sur le projet qu'ils ont fait élaborer, d'un commun accord, et qui est contenu dans le Procès-verbal signé à Berne le 8 juin 1923, et ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir :

L'ALLEMAGNE :

Monsieur Eduard HOFFMANN, Chargé d'Affaires en Suisse.

L'AUTRICHE :

Son Excellence Monsieur Leo DI PAULI, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

LA BELGIQUE :

Son Excellence Monsieur Fernand PELTZER, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

LA BULGARIE :

Monsieur Dimitri MIKOFF, Chargé d'Affaires en Suisse.

LE DANEMARK :

Son Excellence Monsieur Andreas DE OLDENBURG, Envoyé Extraordinaire et
Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

LA VILLE LIBRE DE DANTZIG :

Son Excellence Monsieur Jean DE MODZELEWSKI, Envoyé Extraordinaire et
Ministre Plénipotentiaire de Pologne en Suisse.

L'ESPAGNE :

Son Excellence Monsieur Emilio DE PALACIOS Y FAU, Envoyé Extraordinaire et
Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

L'ESTHONIE :

Monsieur Karl MENNING, Chargé d'Affaires en Allemagne et en Suisse.

LA FINLANDE :

Monsieur Urho TOIVOLA, Directeur du Secrétariat Finlandais auprès de la Société
des Nations.

LA FRANCE :

Son Excellence Monsieur Henry ALLIZÉ, Ambassadeur en Suisse ;
Monsieur Maurice SIBILLE, Député ;
Monsieur Clément COLSON, Vice-Président du Conseil d'État.

LA GRÈCE :

Monsieur Vassili DENDRAMIS, Chargé d'Affaires en Suisse.

LA HONGRIE :

Monsieur Felix PARCER DE TERJÉKFALVA, Chargé d'Affaires en Suisse.

L'ITALIE :

Son Excellence Monsieur Carlo GARBASSO, Envoyé Extraordinaire et Ministre
Plénipotentiaire en Suisse.

LA LETTONIE :

Son Excellence Monsieur Oskar VOIT, Envoyé Extraordinaire et Ministre Pléni-
potentiaire en Allemagne et en Suisse.

LA LITHUANIE :

Son Excellence Monsieur Venceslas SINDZIKAUSKAS, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Allemagne, Chargé d'Affaires en Suisse.

LE LUXEMBOURG :

Monsieur Antoine LEFORT, Conseiller d'État, Premier Commissaire du Gouvernement pour les Chemins de fer.

LA NORVÈGE :

Son Excellence Monsieur Johannes IRGENS, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Italie et en Suisse.

LES PAYS-BAS :

Son Excellence Monsieur Willem I. DOUDE VAN TROOSTWIJK, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

LA POLOGNE :

Son Excellence Monsieur Jean DE MODZELEWSKI, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

LE PORTUGAL :

Son Excellence Monsieur Antonio M. B. FERREIRA, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

LA ROUMANIE :

Son Excellence Monsieur Nicolas PETRESKO-COMNÈNE, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

LE ROYAUME DES SERBES, CROATES ET SLOVÈNES :

Son Excellence Monsieur Miloutine YOVANOVITCH, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

LA SUÈDE :

Son Excellence Monsieur le Baron Jonas M. ALSTRÖMER, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

LA SUISSE :

Monsieur Giuseppe MOTTA, Conseiller Fédéral, Chef du Département Politique Fédéral.

LA TCHÉCOSLOVAQUIE :

Monsieur Otakar LANKAS, Chef de Département au Ministère des Chemins de fer.

LESQUELS, en présence et avec la participation de Monsieur Jean MORIZÉ, Délégué de la COMMISSION DE GOUVERNEMENT DU TERRITOIRE DU BASSIN DE LA SARRE,

Après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

TITRE PREMIER.**Objet et portée de la Convention.****ARTICLE PREMIER.**

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

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

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

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

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

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

2° Les envois entre gares de deux États limitrophes, si les transports sont effectués sur tout le parcours par des Chemins de fer de l'un de ces États, à la condition toutefois que l'expéditeur, par le choix du formulaire de lettre de voiture, revendique le régime du règlement intérieur applicable à ces Chemins de fer et qu'aucun de ces États ne s'y oppose.

ARTICLE 2.

Participation d'entreprises autres que les Chemins de fer.

§ 1. — Peuvent être inscrites sur la liste prévue à l'article premier, en sus des Chemins de fer, des lignes régulières de services automobiles ou de navigation

complétant des parcours par voie ferrée et effectuant les transports internationaux sous la responsabilité d'un État contractant ou d'un Chemin de fer inscrit sur la liste.

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

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

ARTICLE 3.

Objets exclus du transport

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

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

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

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

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

A. Les matières sujettes à explosion, savoir :

a) explosifs de mines ou de tir;

b) munitions;

c) inflammateurs et pièces d'artifice;

d) gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression;

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

Les substances qui ne sont pas utilisées, soit pour le tir, soit pour provoquer des explosions ne sont pas des explosifs au sens de la présente Convention, lorsque le contact d'une flamme ne peut pas les faire détonner et qu'elles ne sont pas plus sensibles au choc ou à la friction que le dinitrobenzol;

B. les matières sujettes à l'inflammation spontanée;

C. les produits répugnants ou de mauvaise odeur.

ARTICLE 4.

Objets admis au transport sous certaines conditions.

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

1° les objets désignés dans l'annexe I à la présente Convention sont admis sous les conditions qui y sont fixées ;

2° les transports funèbres sont admis sous les conditions suivantes :

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

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

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

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

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

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

b) l'expéditeur doit se conformer aux prescriptions de police vétérinaire des États d'expédition, de destination et de transit. Il est tenu de fournir à cet effet toutes les pièces d'accompagnement nécessaires ;

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

§ 2. — Deux ou plusieurs États contractants peuvent convenir, par des accords spéciaux, soit que certains objets exclus par la présente Convention seront admis au transport international entre ces États sous certaines conditions, soit que les objets désignés dans l'Annexe I seront admis sous des conditions moins rigoureuses.

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

ARTICLE 5.

Obligation pour le Chemin de fer de transporter.

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

a) l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la Convention ;

b) le transport soit possible avec les moyens ordinaires de transport ;

c) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le Chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier.

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

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

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

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

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

Ces mesures doivent être portées à la connaissance du public.

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

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

TITRE II.

Du contrat de transport.

CHAPITRE PREMIER.

FORME ET CONDITIONS DU CONTRAT DE TRANSPORT.

ARTICLE 6.

Teneur et forme de la lettre de voiture.

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

Les formulaires de lettre de voiture doivent être imprimés sur papier à écrire, blanc, résistant ; ils portent, pour la grande vitesse, une bande rouge d'un centimètre au moins de largeur, l'une au bord supérieur, l'autre au bord inférieur, au recto et au verso.

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

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

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

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

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

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

Les mentions suivantes sont obligatoires :

- a) le lieu et la date de l'établissement de la lettre de voiture ;
- b) la désignation du Chemin de fer expéditeur ;
- c) la désignation du Chemin de fer destinataire et celle de la gare destinataire, avec toutes les spécifications nécessaires pour éviter toute confusion entre les diverses gares desservant soit une même localité, soit des localités portant le même nom ou des noms analogues ;
- d) le nom et le domicile du destinataire. Une seule personne, firme ou raison sociale doit être indiquée comme destinataire. L'indication comme destinataire de la gare ou du chef de la gare destinataire n'est admise que si le tarif applicable le permet expressément. Les adresses n'indiquant pas le nom du destinataire, telles que « à l'ordre de... » ou « au porteur du duplicata de la lettre de voiture » ne sont pas autorisées ;
- e) la désignation de la nature de la marchandise, l'indication du poids ou une indication analogue conforme aux règlements du Chemin de fer expéditeur et, en outre, pour les envois par colis de détail, le nombre, la description de l'emballage, les marques et numéros des colis et, pour les envois dont le chargement incombe à l'expéditeur, la série, le numéro et les marques de propriété du

wagon. Les marchandises doivent être désignées : celles qui figurent dans l'Annexe I, sous le nom qui leur est donné dans cette Annexe; celles qui sont dénommées dans la classification des marchandises ou dans le tarif, sous le nom qui les désigne dans ces documents; les autres, sous la dénomination usitée dans le commerce.

Si l'espace réservé sur la lettre de voiture pour la spécification des marchandises est insuffisant, la désignation des articles doit être faite sur des feuilles soigneusement attachées à la lettre de voiture et signées par l'expéditeur;

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

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

La lettre de voiture peut, en outre, contenir les mentions suivantes :

h) la mention « en gare (bureau restant) » ou la mention « livrable à domicile », à la condition que ce dernier mode de livraison soit applicable dans la gare destinataire (article 16, § 2). Les matières sujettes à l'explosion ou à l'inflammation spontanée (voir Annexe I) ne peuvent être adressées en gare;

i) la demande des tarifs à appliquer, notamment des tarifs spéciaux ou exceptionnels prévus aux articles 11, § 10, et 34;

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

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

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

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

o) la désignation d'un mandataire conformément à l'article 15.

§ 7. — Il n'est permis d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations que si elles sont prescrites par les lois et règlements d'un État 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 que la présente Convention autorise. Toutefois, lorsque les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice le prescrivent, l'expéditeur doit établir, outre la lettre de voiture, une pièce destinée à être conservée par le Chemin de fer pour lui servir de preuve du contrat de transport.

§ 8. — Il est interdit de comprendre dans une même lettre de voiture des

objets qui ne peuvent être chargés les uns avec les autres sans inconvénients et sans infraction aux prescriptions des douanes, octrois, autorités fiscales, de police ou autres autorités administratives.

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

Des lettres de voiture distinctes doivent également être établies pour les objets désignés à l'article 4.

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

§ 11. — L'expéditeur est autorisé à insérer au bas du verso de la lettre de voiture, mais à titre de simple information pour le destinataire et sans qu'il en résulte ni obligation ni responsabilité pour le Chemin de fer, les mentions suivantes :

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

Chacune de ces mentions doit s'appliquer à l'ensemble de l'expédition.

ARTICLE 7.

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

§ 1. — L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations inscrites par ses soins dans la lettre de voiture ; il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces déclarations ou indications seraient irrégulières, inexactes, incomplètes ou inscrites ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles.

§ 2. — Le Chemin de fer a toujours le droit de vérifier si l'envoi répond aux énonciations de la lettre de voiture. L'expéditeur ou le destinataire doit être invité à assister à la vérification, lorsque celle-ci a lieu à la gare expéditrice ou à la gare destinataire. Si l'intéressé ne se présente pas ou si la vérification a lieu en cours de route et à défaut d'autres prescriptions légales ou réglementaires en

vigueur dans le pays où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au Chemin de fer. Si l'envoi ne répond pas aux énonciations de la lettre de voiture, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés sur place.

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

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

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

La surtaxe est déterminée ainsi qu'il suit :

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

Pour les marchandises exclues du transport en vertu du 4 ^e de l'art. 3	15 francs
Pour les marchandises dénommées à l'Annexe I. { Classe I, groupe 1 a	15 »
{ Classe I, groupes 1 b, 1 c et 1 d	10 »
{ Classe I, groupe 1 e, et Classes II et III	5 »
{ Classes IV, V et VI	1 franc

par kilogramme de poids brut du colis entier.

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

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

Cette surtaxe ne peut être inférieure à 1 franc, même s'il n'y a pas de différence de prix. Si les prescriptions en vigueur pour le trafic intérieur du Chemin

de fer sur lequel la contravention a été découverte prévoient un minimum moins élevé, c'est ce dernier qui est appliqué.

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

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

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

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

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

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

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

§ 7. — La surtaxe n'est pas due :

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

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

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

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

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

La surcharge est taxée, pour le parcours effectué, d'après le prix de transport appliqué au chargement principal, avec la surtaxe prévue au § 5 ci-dessus, s'il y

a lieu ; en cas de déchargement, les frais de cette opération sont perçus d'après le tarif des frais accessoires du Chemin de fer qui l'effectue.

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

ARTICLE 8.

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 9.

Bases pour le calcul des prix de transport. Tarifs et itinéraires.

§ 1. — Les prix de transport et les frais accessoires sont calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés dans chaque État. Ces tarifs doivent contenir toutes les indications nécessaires pour le calcul des prix de transport et des frais accessoires et spécifier, le cas échéant, les conditions dans lesquelles il sera tenu compte du change.

§ 2. — Les tarifs doivent faire connaître toutes les conditions spéciales aux divers transports, et notamment la vitesse à laquelle ils s'appliquent. Si, pour toutes les marchandises ou pour certaines d'entre elles, ou pour certains parcours, un Chemin de fer a une tarification ne comportant qu'une seule vitesse, cette

tarification peut être appliquée aux transports effectués tant avec lettre de voiture blanche qu'avec lettre de voiture à bandes rouges, sous les conditions de délai de livraison qui résultent pour chacune de ces lettres de voiture des dispositions des articles 6, § 4, et 11.

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

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

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

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

c) Si l'expéditeur a prescrit dans la lettre de voiture le paiement à l'avance du port jusqu'à une station intermédiaire, dans les conditions prévues à l'article 17, § 1, le Chemin de fer choisit parmi les itinéraires qui passent par la dite station intermédiaire celui qui lui paraît le plus avantageux pour l'expéditeur. Les frais de transport sont calculés par l'itinéraire choisi par le Chemin de fer.

d) Si, dans les cas prévus sous les lettres a) et c) ci-dessus, il existe un tarif international entre la gare expéditrice et la gare destinataire sur l'itinéraire revendiqué sous la lettre a) ou entre la gare expéditrice et celle indiquée sous la lettre c), ce tarif est appliqué, pourvu qu'au moment de l'expédition, son application ne soit pas subordonnée à des conditions qui ne seraient pas remplies.

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

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

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

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

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

2° que les formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives auront toujours lieu aux stations désignées par l'expéditeur.

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

h) Dans les cas visés aux points *b)*, *c)* et *e)* (alinéa 1) du présent paragraphe, le Chemin de fer n'est responsable d'un dommage résultant du choix de l'itinéraire ou des tarifs qu'en cas de dol ou de faute lourde.

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

ARTICLE 10.

Interdiction de traités particuliers.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les prix des tarifs est formellement interdit et nul de plein droit.

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

ARTICLE 11.

Délais de livraison.

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

a) pour la grande vitesse :

1° délai d'expédition 1 jour ;

2° délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres de distances d'application des tarifs 1 jour ;

b) pour la petite vitesse :

1° délai d'expédition 2 jours ;

2° délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres de distances d'application des tarifs 2 jours.

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

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

a) pour les transports qui empruntent :

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

soit une route ne comportant pas de voie ferrée,

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

soit une ligne secondaire,

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

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

soit un développement anormal du trafic,

soit des difficultés anormales pour l'exploitation.

Les délais supplémentaires doivent dans tous les cas être fixés en jours.

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

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

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

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

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

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

Les délais cessent également de courir pendant l'exécution des opérations prévues aux §§ 2 et 3 de l'article 7 et pendant la durée d'un arrêt causé par une

modification du contrat de transport ordonnée par l'expéditeur en vertu de l'article 21.

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 12.

État de la marchandise. Emballage.

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

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

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

§ 3. — Si l'expéditeur ne s'est pas conformé aux prescriptions du paragraphe 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 des conséquences de l'absence d'embal-

lage ou de son état défectueux ainsi reconnu sur la lettre de voiture, de même que des vices non apparents de l'emballage. Tous les dommages qui en résultent sont à la charge de l'expéditeur qui, le cas échéant, doit indemniser le Chemin de fer du préjudice qu'il aurait subi.

L'expéditeur est aussi responsable des défectuesités apparentes de l'emballage non reconnues sur la lettre de voiture si la preuve de ces défectuosités est faite par le 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 paragraphe 3, en déposant dans cette gare une déclaration générale conforme au modèle constituant l'Annexe III à la présente Convention. Dans ce cas, la lettre de voiture doit contenir mention de la déclaration générale remise à la gare expéditrice.

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

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

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

ARTICLE 13.

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

§ 1. — L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les pièces qui sont nécessaires à l'accomplissement des formalités à remplir, avant la livraison de la marchandise au destinataire, vis-à-vis des douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives. Ces pièces doivent concerner

uniquement les marchandises faisant l'objet d'une même lettre de voiture, à moins que les prescriptions administratives ou les tarifs n'en disposent autrement.

Lorsque des pièces de ce genre ne peuvent être jointes à la lettre de voiture parce qu'elles sont déposées à une gare frontière, la lettre de voiture doit contenir l'indication précise de l'endroit où elles sont déposées.

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

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

Le Chemin de fer est responsable, conformément aux dispositions du Titre III, des conséquences de la perte des pièces mentionnées sur la lettre de voiture et jointes à cette lettre de voiture comme il est dit à l'article 6, § 6, lettre f.

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

CHAPITRE II.

EXÉCUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT.

ARTICLE 14.

Remise au transport et chargement des marchandises

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

§ 2. — Le chargement incombe soit au Chemin de fer, soit à l'expéditeur, selon les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice, à moins que la présente Convention ne renferme d'autres dispositions ou que la lettre de voiture ne mentionne un accord spécial conclu entre l'expéditeur et le Chemin de fer.

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

ARTICLE 15.

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

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

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

Si l'expéditeur a prescrit, pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police ou autres autorités administratives, un mode de procéder qui ne peut pas être admis, le Chemin de fer opère de la façon qui lui paraît la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit et fait connaître à l'expéditeur les mesures prises.

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

Si les formalités de douane ne sont remplies ni par le destinataire, ni par le mandataire de l'expéditeur dans un délai fixé par les règlements en vigueur à la gare destinataire, le Chemin de fer peut, tant que la lettre de voiture n'a pas été retirée par le destinataire, procéder comme il est dit au § 1.

ARTICLE 16.

Livraison.

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

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

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

réglées conformément aux lois et règlements applicables au Chemin de fer chargé de la livraison.

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

ARTICLE 17.

Paieiment des frais de transport.

§ 1. — Les frais de transport et autres frais que l'expéditeur n'a pas pris à sa charge en vertu de la lettre de voiture sont considérés comme mis à la charge du destinataire. L'expéditeur peut payer, à titre d'affranchissement, soit certains frais déterminés, soit les frais de transport jusqu'à un point frontière ou une gare frontière quelconque, selon les tarifs appliqués; exceptionnellement, des tarifs ou des accords entre Chemins de fer pourront autoriser l'affranchissement jusqu'à certaines gares autres que les gares frontières.

L'expéditeur doit indiquer, dans la lettre de voiture, sous la rubrique à ce destinée, les frais qu'il prend à sa charge, sous la forme ci-après :

a) si l'expéditeur prend à sa charge les frais de transport ainsi que tous les autres frais qui, d'après les règlements et le tarif, peuvent être mis en compte par la gare expéditrice, y compris éventuellement les taxes supplémentaires pour déclaration d'intérêt à la livraison prévues à l'article 35 ci-après et les taxes pour débours et pour remboursements, il l'indique par le mot « franco » ;

b) si l'expéditeur prend à sa charge d'autres frais que ceux qui sont compris sous la lettre a) ci-dessus, il l'indique par les mots « franco de port et de... (désignation exacte de la taxe ou des taxes qu'il veut payer) ».

La mention « franco de douane » signifie que l'expéditeur aura à payer les droits et les frais de douane à percevoir par les bureaux de douane, ainsi que les frais de dédouanement à percevoir par le Chemin de fer;

c) si l'expéditeur prend à sa charge les frais de toute nature, même ceux qui se produiraient après l'acceptation de la marchandise au transport, il l'indique par les mots « franco de tous frais » ;

d) si l'expéditeur ne prend à sa charge qu'une ou plusieurs des taxes comprises sous la lettre a) ci-dessus, il l'indique par les mots « franco de... (désignation exacte de la taxe ou des taxes qu'il veut payer) » ;

e) si l'expéditeur prend à sa charge les frais de transport jusqu'à un point frontière, ou une gare frontière, ou exceptionnellement jusqu'à une gare désignée autre qu'une gare frontière, il l'indique par les mots « franco jusqu'à x frontière », ou « franco jusqu'à x ».

Il est permis d'inscrire à la fois, dans la lettre de voiture, plusieurs mentions concernant l'affranchissement qui se complètent l'une l'autre, par exemple « franco de port et franco de douane », ou « franco jusqu'à x frontière et franco de douane ».

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

§ 3. — Si l'expéditeur prend à sa charge le montant de tout ou partie des frais et si ce montant ne peut pas être fixé exactement au moment de la remise au transport, le Chemin de fer peut exiger, à titre de garantie, le dépôt contre reçu d'une somme représentant approximativement les frais. Ces frais sont portés par les gares de réinscription successives sur un bulletin d'affranchissement qui accompagne l'envoi jusqu'à destination et qui est renvoyé à la gare expéditrice dans les deux mois qui suivent l'expiration du délai de livraison.

Dès réception du bulletin d'affranchissement le règlement du compte est effectué et le reçu du dépôt est remplacé par un compte de frais dressé d'après les indications de ce bulletin.

Le bulletin d'affranchissement est établi conformément au modèle constituant l'Annexe IV à la présente Convention.

§ 4. — La gare expéditrice doit spécifier, tant dans le duplicata que dans la lettre de voiture, les frais perçus en port payé.

ARTICLE 18.

Application irrégulière du tarif.

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

§ 2. — Les différences en plus constatées par le Chemin de fer doivent être portées d'office à la connaissance de l'intéressé lorsqu'elles dépassent fr. 0.50 par lettre de voiture, et le règlement doit en être opéré le plus tôt possible.

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

§ 4. — Les sommes dues en vertu du présent article sur une lettre de voiture portent intérêt à six pour cent lorsqu'elles dépassent dix francs. Ces intérêts courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 40 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

ARTICLE 19.

Remboursements et débours.

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

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

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

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

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

ARTICLE 20.

Obligations du Chemin de fer destinataire.

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

CHAPITRE III.

MODIFICATION DU CONTRAT DE TRANSPORT.

ARTICLE 21.

Droit de modifier le contrat de transport.

§ 1. — L'expéditeur a seul le droit de modifier le contrat de transport, soit en retirant la marchandise à la gare expéditrice, soit en l'arrêtant en cours de route, soit en ajournant sa livraison, soit en la faisant livrer au lieu de destination ou en

tout autre point situé en deçà ou au delà, au destinataire indiqué sur la lettre de voiture ou à une autre personne, soit enfin en ordonnant son retour à la gare expéditrice.

Le Chemin de fer a en outre la faculté d'accepter, à la demande de l'expéditeur, des modifications au contrat tendant à l'établissement, à l'augmentation, à la diminution ou au retrait d'un remboursement ou bien à l'affranchissement des envois : ces modifications sont admises par le Chemin de fer sans aucune garantie pour leur exécution.

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

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

§ 2 — Les modifications au contrat mentionnées ci-dessus doivent être données au moyen d'une déclaration écrite, signée par l'expéditeur et conforme au formulaire constituant l'Annexe V à la présente Convention.

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

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

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

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

Si l'expéditeur le demande, la gare destinataire ou la gare d'escale est prévenue, à ses frais, par un télégramme émanant de la gare expéditrice et confirmé par une déclaration écrite. Dans ce cas, la gare destinataire ou la gare d'escale doit s'abstenir soit de remettre la lettre de voiture, soit de livrer la marchandise au destinataire, soit enfin de procéder à la réexpédition de l'envoi jusqu'à ce qu'elle ait reçu la déclaration écrite.

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

ARTICLE 22.

Exécution des modifications apportées au contrat de transport.

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

a) l'exécution n'est plus possible au moment où les ordres parviennent au Chemin de fer ;

b) l'exécution est de nature à troubler le service régulier de l'exploitation ;

c) l'exécution est en opposition, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, avec les lois et règlements en vigueur dans les États à emprunter notamment au point de vue des prescriptions des douanes, octrois et autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives ;

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 23.

Empêchements au transport.

§ 1. — Lorsqu'un transport est empêché ou interrompu, il appartient au Chemin de fer de décider s'il convient, dans l'intérêt de l'expéditeur, de lui

demander des instructions, ou bien s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire. Le Chemin de fer est fondé à réclamer le prix du transport par cette autre voie et dispose des délais correspondants, même s'ils sont plus élevés que par l'itinéraire primitif, à moins que le Chemin de fer ne soit en faute.

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

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

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

§ 5. — Il n'est pas donné suite :

a) aux instructions de l'expéditeur qui ne seraient pas adressées par l'intermédiaire de la gare expéditrice,

b) aux demandes de renvoi d'une marchandise dont la valeur ne couvre pas, selon toute prévision, les frais de réexpédition, à moins que le montant de ces frais ne soit payé ou garanti immédiatement.

§ 6. — Si l'expéditeur avisé d'un empêchement au transport ne donne pas, dans un délai raisonnable, des instructions exécutoires, 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.

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

ARTICLE 24.

Empêchements à la livraison.

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

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

Si, après l'avoir refusée, le destinataire se présente pour prendre livraison de la

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

En aucun cas la marchandise ne peut être retournée à l'expéditeur sans son consentement exprès.

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

CHAPITRE IV.

Garantie des droits du Chemin de fer.

ARTICLE 25.

Droit de gage du Chemin de fer.

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

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

TITRE III.

Responsabilité des Chemins de fer. Actions.

CHAPITRE PREMIER.

RESPONSABILITÉ.

ARTICLE 26.

Responsabilité collective des Chemins de fer.

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

§ 2. — Chaque Chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat de transport, conformément aux stipulations de ce document, et accepte les obli-

gations qui en résultent sans préjudice des dispositions de l'article 42, § 3, concernant le chemin de fer destinataire.

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

ARTICLE 27.

Etendue de la responsabilité.

§ 1. — Le Chemin de fer est responsable, dans les conditions déterminées au présent chapitre, du dommage résultant, soit 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, soit des retards à la livraison.

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

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

ARTICLE 28.

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

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

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

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

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

d) danger particulier, soit de perte totale ou partielle, soit d'avarie, notamment

par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessiccation, déperdition, auquel certaines marchandises sont exposées par des causes inhérentes à leur nature ;

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

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

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

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

ARTICLE 29.

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

Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du Chemin de fer, elle est calculée :

d'après le cours à la bourse,

à défaut de cours, d'après le prix courant sur le marché,

à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle,

des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser 50 francs par kilogramme de poids brut manquant, sous réserve des limitations prévues à l'article 34.

Sont en outre remboursés les frais de transport, droits de douane et autres sommes déboursées pour la marchandise perdue, sans autres dommages-intérêts, sous réserve des exceptions prévues aux articles 35 et 36.

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

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, tels qu'ils sont calculés à l'article 11.

A ces trente jours, il est ajouté autant de fois dix jours, avec maximum de trente jours, qu'il y a d'États traversés en sus de ceux de départ et d'arrivée.

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

Il lui est donné acte par écrit de cette demande.

§ 3. — Dans le délai de trente jours après avoir reçu cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée sans frais, à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture, à son choix, contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard prévue à l'article 33 et, s'il y a lieu, à l'article 35, § 3, ci-après.

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

ARTICLE 31.

Restrictions de la responsabilité en cas de déchet de poids.

§ 1. — En ce qui concerne les marchandises qui, à raison de leur nature particulière, subissent généralement un déchet de poids par le seul fait du transport, le Chemin de fer ne répond des montants qu'autant qu'ils dépassent la tolérance déterminée comme suit :

a) deux pour cent du poids pour les marchandises liquides ou remises à l'état humide ainsi que pour les marchandises suivantes, quel que soit le parcours effectué :

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 32.

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

En cas d'avarie, le Chemin de fer doit, sauf l'exception prévue à l'article 34, payer le montant de la dépréciation subie par la marchandise, sans autres dommages-intérêts, sous réserve des exceptions prévues aux articles 35 et 36.

Toutefois l'indemnité ne peut dépasser :

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

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

ARTICLE 33.

Montant de l'indemnité pour retard à la livraison.

§ 1. — En cas de dépassement du délai de livraison, si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage soit résulté de ce retard, le Chemin de fer est tenu de payer :

1/10^e du prix de transport, pour un retard ne dépassant pas 1/10^e du délai de livraison ;

2/10^{es} du prix de transport, pour un retard supérieur à 1/10^e et ne dépassant pas 2/10^{es} du délai de livraison ;

3/10^{es} du prix de transport, pour un retard supérieur à 2/10^{es} et ne dépassant pas 3/10^{es} du délai de livraison ;

4/10^{es} du prix de transport, pour un retard supérieur à 3/10^{es} et ne dépassant pas 4/10^{es} du délai de livraison ;

5/10^{es} du prix de transport, pour tout retard supérieur à 4/10^{es} du délai de livraison.

§ 2. -- Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard, il est

payé, pour ce dommage, une indemnité qui ne peut pas dépasser le prix de transport.

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

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

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

ARTICLE 34.

Limitation de l'indemnité en vertu de certains tarifs.

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

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

ARTICLE 35.

Déclaration d'intérêt à la livraison.

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

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

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

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

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

a) s'il n'est pas prouvé qu'un dommage est résulté de ce retard et dans les limites de l'intérêt déclaré :

2/10^{es} du prix de transport, pour un retard ne dépassant pas 1/10^e du délai de livraison ;

4/10^{es} du prix de transport, pour un retard supérieur à 1/10^e et ne dépassant pas 2/10^{es} du délai de livraison ;

6/10^{es} du prix de transport, pour un retard supérieur à 2/10^{es} et ne dépassant pas 3/10^{es} du délai de livraison ;

8/10^{es} du prix de transport, pour un retard supérieur à 3/10^{es} et ne dépassant pas 4/10^{es} du délai de livraison ;

la totalité du prix de transport, pour tout retard supérieur à 4/10^{es} du délai de livraison ;

b) si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard : une indemnité pouvant s'élever jusqu'au montant de l'intérêt déclaré.

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

§ 4. — Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté de la perte totale ou partielle ou de l'avarie de la marchandise ayant fait l'objet de la déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être alloué, en sus des indemnités prévues aux articles 29 et 32 ou s'il y a lieu à l'article 34, des dommages-intérêts supplémentaires jusqu'à concurrence du montant de la somme déclarée.

ARTICLE 36.

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

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

ARTICLE 37.

Intérêts de l'indemnité.

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

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

ARTICLE 38.

Restitution des indemnités.

Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

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

ARTICLE 39.

Responsabilité du Chemin de fer pour ses agents.

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

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

CHAPITRE II.

RÉCLAMATIONS ADMINISTRATIVES. ACTIONS, PROCÉDURE ET PRESCRIPTION EN CAS DE LITIGES
NÉS DU CONTRAT DE TRANSPORT.

ARTICLE 40.

Réclamations administratives.

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

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

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

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

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

ARTICLE 41.

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

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

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

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

à l'expéditeur, tant qu'il a le droit de modifier le contrat de transport, comme il est dit à l'article 21 ; au destinataire, à partir du moment où il a soit reçu la lettre de voiture, soit fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16, § 3.

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

ARTICLE 42.

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

§ 1. — L'action en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport ne peut être exercée que contre le Chemin de fer qui a perçu cette somme.

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

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

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

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

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

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

§ 5. — L'action peut être formée contre un Chemin de fer autre que ceux qui sont désignés au §§ 1, 2 et 3, lorsqu'elle est présentée comme demande conventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

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

ARTICLE 43.

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 alléguée par l'ayant droit, le Chemin de fer est tenu de faire dresser sans délai, et, si possible en présence de cet ayant droit, un procès-verbal constatant l'état et le poids de la marchandise et, autant que possible, le montant du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

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

§ 2. — Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander la constatation judiciaire de l'état et du poids de la marchandise, ainsi que des causes et du montant du dommage, conformément aux lois et règlements de l'État où la livraison est effectuée.

ARTICLE 44.

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

§ 1. — L'acceptation de la marchandise éteint toute action contre le Chemin de fer provenant du contrat de transport.

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

1° si l'ayant droit fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au Chemin de fer ;

2° en cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à l'un des Chemins de fer désignées par l'article 42, § 3, dans un délai ne dépassant pas quatorze jours, non compris celui de l'acceptation ;

3° en cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie :

a) si la perte ou l'avarie a été constatée avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit conformément à l'article 43 ;

b) si la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 43 n'a été omise que par la faute du Chemin de fer ;

4° en cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence est constatée après l'acceptation, à la condition :

a) que la vérification de la marchandise à la gare destinataire n'ait pas été offerte par le Chemin de fer à l'ayant droit ;

b) que la demande de constatation conformément à l'article 43 soit faite immédiatement après la découverte du dommage, et, au plus tard, dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise ;

c) que l'ayant droit fasse la preuve que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre l'acceptation au transport et la livraison ;

5° lorsque l'action a pour objet la restitution de sommes payées ou le remboursement prévu à l'article 49.

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

Les réserves qu'il ferait tout en recevant la marchandise ne seraient d'aucun effet, à moins d'être acceptées par le Chemin de fer.

§ 4. — Si une partie des colis mentionnés dans la lettre de voiture manque lors de la livraison, l'ayant droit peut constater, dans la quittance prévue au § 1 de l'article 16, que ces colis, dûment désignés, ne lui ont pas été livrés.

ARTICLE 45.

Prescription de l'action née du contrat de transport.

§ 1. — L'action née du contrat de transport est prescrite par un an, lorsque la somme due n'a pas été déjà fixée par une reconnaissance, par une transaction ou par un jugement.

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

- a) de l'action de l'expéditeur en versement d'un remboursement perçu par le Chemin de fer sur le destinataire ;
- b) d'une action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol ou une faute lourde ;
- c) d'une action fondée sur le cas de fraude visé dans l'article 38.

§ 2. — La prescription court :

- a) pour les demandes d'indemnité en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison :
 - du jour où la livraison a eu lieu ;
- b) pour les demandes d'indemnité en cas de perte totale :
 - du jour de l'expiration du délai de livraison ;
- c) pour les demandes en paiement ou en restitution de taxes, de frais accessoires ou de surtaxes ou pour les demandes en rectification de taxe, en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul :
 - du jour du paiement de la taxe, des frais accessoires ou de la surtaxe, ou s'il n'y a pas eu paiement, du jour de la remise de la marchandise au transport ;
- d) pour les demandes relatives aux remboursements prévus à l'article 19 :
 - du 90^e jour après l'expiration du délai de livraison ;
- e) pour les demandes en paiement d'un supplément de droit, réclamé par la douane :
 - du jour de la réclamation de la douane.

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

§ 3. — En cas de réclamation administrative écrite adressée au Chemin de fer conformément à l'article 40, la prescription cesse de courir. La prescription reprend son cours à partir du jour où le Chemin de fer a repoussé la réclamation par écrit et restitué les pièces qui y étaient jointes. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieures ne suspendent pas la prescription.

§ 4. — Sous réserve des dispositions qui précèdent, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par les lois et règlements de l'État où l'action est intentée.

ARTICLE 46.

Inadmissibilité de la reprise de l'action éteinte ou prescrite.

L'action éteinte ou prescrite conformément aux dispositions des articles 44 et 45 ne peut être reprise ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

CHAPITRE III.

RÈGLEMENT DES COMPTES. RECOURS DES CHEMINS DE FER ENTRE EUX.

ARTICLE 47.

Règlement des comptes entre Chemins de fer.

§. 1. — Tout Chemin de fer qui a encaissé, soit au départ, soit à l'arrivée, les frais de transport ou d'autres créances résultant du contrat de transport, est tenu de payer aux Chemins de fer intéressés la part leur revenant sur ces frais et créances.

§. 2. — La remise de la marchandise par un Chemin de fer au Chemin de fer subséquent donne au premier le droit de débiter immédiatement le second du montant des frais et créances dont était grevée la marchandise au moment de sa remise, d'après la lettre de voiture, sous réserve du compte définitif à établir conformément au § 1 du présent article.

§ 3. — Sous réserve de ses droits contre l'expéditeur, le Chemin de fer expéditeur est responsable des frais de transport et des autres frais qu'il n'aurait pas encaissés alors que l'expéditeur les avait pris à sa charge en vertu de la lettre de voiture.

§ 4. — Si le Chemin de fer destinataire délivre la marchandise sans recouvrer à la livraison les frais et créances dont elle était grevée, il est responsable du paiement de ces frais et créances, sous réserve de ses droits contre le destinataire.

ARTICLE 48.

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

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

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

b) lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs Chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par lui. Si la distinction est impossible dans l'espèce, la charge de l'indemnité est répartie entre eux d'après les principes énoncés à la lettre c) ;

c) s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par le fait d'un ou de plusieurs Chemins de fer, la charge de l'indemnité due est répartie entre tous les Chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouveraient que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes. La répartition est faite proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

§ 2. — Dans le cas d'insolvabilité de l'un des Chemins de fer, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres Chemins de fer qui ont pris part au transport, proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

ARTICLE 49.

Recours en cas d'indemnité pour retard à la livraison.

§ 1. — Les règles énoncées dans l'article 48 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour retard. Si le retard a eu pour causes des irrégularités constatées sur plusieurs Chemins de fer, la charge de l'indemnité est répartie entre ces Chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

§ 2. — Les délais de livraison déterminés par l'article 11 de la présente Convention sont partagés entre les différents Chemins de fer qui ont pris part au transport de la manière suivante :

1° Entre deux Chemins de fer voisins :

- a) le délai d'expédition est partagé également ;
- b) le délai de transport est partagé proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs sur chacun des deux Chemins de fer ;

2° Entre trois Chemins de fer ou plus :

- a) il est attribué d'abord, sur le délai d'expédition, au premier, d'une part, et au dernier, d'autre part, douze heures pour la petite vitesse et six heures pour la grande vitesse ;
- b) le reste du délai d'expédition et un tiers du délai de transport sont partagés par parts égales entre tous les chemins de fer participants ;
- c) les deux autres tiers du délai de transport sont partagés proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs sur chacun de ces Chemins de fer.

§ 3. — Les délais supplémentaires auxquels un Chemin de fer a droit sont attribués à ce Chemin de fer.

§ 4. -- L'intervalle entre le moment où la marchandise est remise au premier Chemin de fer et celui auquel le délai commence à courir reste exclusivement à la disposition de ce Chemin de fer.

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

ARTICLE 50.

Procédure de recours.

§ 1. — Le Chemin de fer contre lequel est exercé un recours prévu aux articles 48 et 49 ci-dessus n'est jamais recevable à contester le bien fondé du paie-

ment effectué par l'administration exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par l'autorité de justice après que l'assignation lui avait été dûment signifiée et qu'il avait été mis à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixe, selon les circonstances de fait, les délais impartis pour la signification et pour l'intervention.

§ 2. — Le Chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les Chemins de fer intéressés avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

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

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

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

ARTICLE 51.

Compétence pour les recours.

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

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

ARTICLE 52.

Conventions particulières au sujet des recours.

Sont réservées les conventions particulières qui peuvent intervenir entre les Chemins de fer, soit d'avance pour les divers recours qu'ils pourraient avoir les uns contre les autres, soit pour un cas spécial.

TITRE IV.

Dispositions diverses.

ARTICLE 53.

Application du droit national.

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

ARTICLE 54.

Règles générales de procédure.

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

ARTICLE 55.

Exécution des jugements. Saisies et cautions.

§ 1. — Lorsque les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent en vertu des dispositions de la présente Convention sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres États contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans cet État. La revision 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 État que le premier, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'État duquel relève le Chemin de fer titulaire des créances saisies.

§ 3. — Le matériel roulant d'un Chemin de fer, ainsi que les objets mobiliers de toute nature lui appartenant et contenus dans ce matériel, ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'État duquel relève le Chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet État.

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

ARTICLE 56.

Unité monétaire. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies étrangères.

§ 1. — Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention ou ses Annexes sont considérées comme se rapportant au franc or, valant $\frac{1}{5,18}$ dollar or des États-Unis d'Amérique.

§ 2. — Le Chemin de fer est tenu de publier, par voie d'affichage aux guichets ou de toute autre manière appropriée, les cours auxquels il effectue la conversion

des frais de transport, des remboursements, des frais accessoires et autres frais exprimés en unités monétaires étrangères, qui sont payés en monnaie du pays (cours de conversion).

§ 3. — De même un Chemin de fer qui accepte en paiement des monnaies étrangères est tenu de publier les cours auxquels il les accepte (cours d'acceptation).

ARTICLE 57.

Office central des transports internationaux par Chemins de fer.

§ 1. — Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il est institué un Office central des transports internationaux par Chemins de fer chargé :

a) de recevoir les communications de chacun des États contractants et de chacun des Chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres États et Chemins de fer ;

b) de recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux ;

c) de prononcer, à la demande des parties, des sentences sur les litiges qui pourraient s'élever entre les Chemins de fer ;

d) de faciliter, entre les divers Chemins de fer, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des Chemins de fer entre eux ;

e) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 60, quand il y a lieu.

§ 2. — Un règlement spécial constituant l'Annexe VI à la présente Convention détermine le siège, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action. Ce règlement et les modifications qui y sont apportées par des accords entre tous les États contractants ont la même valeur et durée que la Convention.

ARTICLE 58.

Liste des lignes soumises à la Convention.

§ 1. — L'Office central prévu à l'article 57 est chargé d'établir et de tenir à jour la liste des lignes soumises à la présente Convention. A cet effet, il reçoit les notifications des États contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un Chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2.

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

§ 3. — La radiation d'une ligne est effectuée par l'Office central, aussitôt que celui des États contractants sur la demande duquel cette ligne a été portée sur la liste lui a notifié qu'elle ne se trouve plus en situation de satisfaire aux obligations imposées par la Convention.

§ 4. — La simple réception de l'avis émanant de l'Office central donne immédiatement à chaque chemin de fer le droit de cesser, avec la ligne radiée, toutes relations de transport international, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être continués jusqu'à destination.

ARTICLE 59.

Admission de nouveaux États.

§ 1. — Tout État non signataire qui veut adhérer à la présente Convention adresse sa demande au Gouvernement suisse, qui la communique à tous les États participants avec une note de l'Office central sur la situation des chemins de fer de l'État demandeur au point de vue des transports internationaux.

§ 2. — Si, dans le délai de six mois à dater de l'envoi de cet avis, deux États au moins n'ont pas notifié leur opposition au Gouvernement suisse, la demande est admise de plein droit, et avis en est donné par le Gouvernement suisse à l'État demandeur et à tous les États participants.

Dans le cas contraire, le Gouvernement suisse notifie à tous les États et à l'État demandeur que l'examen de la demande est ajourné.

§ 3. — Toute admission produit ses effets un mois après la date de l'avis envoyé par le Gouvernement suisse.

ARTICLE 60.

Révision de la Convention.

§ 1. — Les Délégués des États contractants se réunissent pour la révision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur des modifications adoptées à la dernière Conférence.

Une Conférence sera convoquée avant cette époque, si la demande en est faite par le tiers au moins des États contractants.

§ 2. — Il est institué, en vue de tenir à jour l'Annexe I, une Commission d'experts, dont l'organisation et le fonctionnement font l'objet d'un règlement qui forme l'Annexe VII de la présente Convention. Les décisions de cette Commission sont communiquées immédiatement aux Gouvernements des États participants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées si, dans le délai de deux mois, calculé dès le jour de la notification, deux Gouvernements au moins n'ont pas formulé d'objection. Elles entrent en vigueur le premier jour du troisième mois après le mois dans lequel l'Office central a porté

leur acceptation à la connaissance des Gouvernements des États contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la communication des décisions.

ARTICLE 61.

Dispositions complémentaires.

§ 1. — Les dispositions complémentaires que certains États contractants ou certains Chemins de fer participants jugeraient utile de publier pour l'exécution de la Convention sont communiquées par eux à l'Office central.

§ 2. — Les accords intervenus pour l'adoption de ces dispositions peuvent être mis en vigueur, sur les Chemins de fer qui y ont adhéré, dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque État, sans pouvoir porter dérogation à la Convention internationale.

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

ARTICLE 62.

Durée de l'engagement résultant de l'adhésion à la Convention.

§ 1. — La durée de la présente Convention est illimitée. Toutefois, chaque État participant peut se dégager dans les conditions ci-après :

Le premier engagement est valable jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra la mise en vigueur de la présente Convention. Tout État qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an avant cette date au Gouvernement suisse, qui en informera tous les États participants.

A défaut de notification dans le délai indiqué, l'engagement sera prolongé de plein droit pour une période de trois années, et ainsi de suite, de trois ans en trois ans, à défaut de dénonciation un an au moins avant le 31 décembre de la dernière année de l'une des périodes triennales.

§ 2. — Les nouveaux États admis à participer à la Convention au cours de la période quinquennale ou d'une des périodes triennales sont engagés jusqu'à la fin de cette période, puis jusqu'à la fin de chacune des périodes suivantes, tant qu'ils n'auront pas dénoncé leur engagement un an au moins avant l'expiration de l'une d'entre elles.

ARTICLE 63.

Textes de la Convention et leur valeur respective.

La présente Convention a été conclue et signée en langue française selon l'usage diplomatique établi.

Au texte français sont joints un texte en langue allemande et un texte en langue italienne qui ont la valeur de traductions officielles.

En cas de divergence, le texte français fait foi.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-dessus désignés et le Délégué de la Commission de Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre ont signé la présente Convention.

Fait à Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingt-quatre, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération Suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Puissances signataires.

POUR L'ALLEMAGNE :

Eduard Hoffmann.

POUR L'AUTRICHE :

Dr. Leo Di Pauli.

POUR LA BELGIQUE :

Fernand Peltzer.

POUR LA BULGARIE :

D. Mikoff.

POUR LE DANEMARK :

A. Oldenbourg,

POUR LA VILLE LIBRE
DE DANTZIG :

J. Modzelewski.

POUR L'ESPAGNE :

Emilio de Palacios.

POUR L'ESTHONIE :

K. Menning.

POUR LA FINLANDE :

Urho Toivola.

POUR LA FRANCE :

H. Allizé.
Maurice Sibille.
C. Colson.

POUR LA GRÈCE :

Vassili Dendramis.

POUR LA HONGRIE :

F. Parcher de Terjékfalva.

POUR L'ITALIE :

Garbasso.

POUR LA LETTONIE :

Dr. O. Volt.

POUR LA LITHUANIE :

V. Sidzikauskas.

POUR LE LUXEMBOURG :

Lefort.

POUR LA NORVÈGE :

J. Irgens.

POUR LES PAYS-BAS :

W. Doude van Troostwijk.

POUR LA POLOGNE :

J. Modzelewski

POUR LE PORTUGAL :

A. M. Bartolomeu Ferreira.

POUR LA ROUMANIE :

N. A. Comnène.

POUR LA COMMISSION DE GOU-
VERNEMENT DU TERRITOIRE
DU BASSIN DE LA SARRE :

J. Morize.

POUR LE ROYAUME
DES SERBES, CROATES
ET SLOVÈNES :

N. Jovanovitch.

POUR LA SUÈDE :

Alströmer.

POUR LA SUISSE :

Motta.

POUR LA TCHÉCOSLOVAQUIE :

Dr. Lankas

Protocole.

Au moment de procéder à la signature de la Convention sur le transport des marchandises par chemins de fer, conclue à la date de ce jour, les Plénipotentiaires soussignés ont, en présence et avec la participation du Délégué de la Commission de Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre, déclaré et stipulé ce qui suit :

I. — RATIFICATION ET ENTRÉE EN VIGUEUR.

La Convention sera ratifiée, les instruments de ratification devront être déposés à Berne le plus tôt possible; elle entrera en vigueur entre les États qui l'auront ratifiée dès qu'un accord à ce sujet sera intervenu entre les Gouvernements de ces États.

II. — DISPOSITIONS TRANSITOIRES.

Étant donné que la valeur respective des monnaies en usage dans les différents États est sujette à de brusques variations, chaque État pourra, pour une période qui ne devra pas dépasser quatre ans à partir de la mise en vigueur de la Convention, soit par des dispositions insérées dans les tarifs, soit par des actes de la puissance publique, déroger aux dispositions des articles 17, 19, 21, 29 et 36 de la Convention, en décidant, pour certains trafics :

1° a) que les expéditions au départ de cet État ne seront admises qu'en port payé jusqu'à ses frontières;

b) que les expéditions ne seront, à l'entrée de cet État, grevées d'aucun frais ou que les expéditions à destination de cet État ne pourront être affranchies au départ que jusqu'à ses frontières;

c) que le port des expéditions en transit par cet État sera payé, selon les accords des intéressés, soit dans le pays de départ, soit dans le pays d'arrivée;

2° que les transports qui empruntent les lignes de cet État ne pourront être grevés d'aucun remboursement et que les débours ne seront pas admis;

3° qu'il ne sera pas permis à l'expéditeur de modifier le contrat de transport en ce qui concerne l'affranchissement et le remboursement;

4° que les maxima de 50 francs et de 100 francs fixés par les articles 29 et 36 seront respectivement abaissés à 25 francs et 50 francs.

Le présent Protocole, qui sera ratifié en même temps que la Convention conclue à la date de ce jour, sera considéré comme en faisant partie intégrante et aura les mêmes valeur et durée que cette Convention.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires et le Délégué de la Commission de Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre ont signé ce Protocole.

Fait à Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingt-quatre, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération Suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Puissances signataires.

POUR L'ALLEMAGNE :

Eduard Hoffmann

POUR L'AUTRICHE :

Dr. Leo di Paull.

POUR LA BELGIQUE :

Fernand Peltzer.

POUR LA BULGARIE :

D. Mikoff.

POUR LE DANEMARK :

A. Oldenburg.

POUR LA VILLE LIBRE
DE DANTZIG :

J. Modzelewski.

POUR L'ESPAGNE :

Emilio de Palacios.

POUR L'ESTHONIE :

K. Menning.

POUR LA FINLANDE :

Urho Toivola.

POUR LA FRANCE :

H. Allizé.
Maurice Sibille.
C. Colson.

POUR LA GRÈCE :

Vassili Dendramis.

POUR LA HONGRIE :

F. Parcher de Terjékfalva.

POUR L'ITALIE :

Garbasso.

POUR LA LETTONIE :

Dr. O. Volt.

POUR LA LITHUANIE :

V. Sidzikauskas.

POUR LE LUXEMBOURG :

Lefort.

POUR LA NORVÈGE :

J. Irgens.

POUR LES PAYS-BAS :

W. Doude van Troostwijk.

POUR LA POLOGNE :

J. Modzelewski.

POUR LE PORTUGAL :

A. M. Bartolomeu Ferreira.

POUR LA ROUMANIE :

N. P. Comnène.

POUR LA COMMISSION DE GOU-
VERNEMENT DU TERRITOIRE
DU BASSIN DE LA SARRE :

J. Morize.

POUR LE ROYAUME
DES SERBES, CROATES
ET SLOVÈNES :

M. Jovanovitch

POUR LA SUÈDE :

Alströmer.

POUR LA SUISSE :

Motta

POUR LA TCHÉCOSLOVAQUIE :

Dr. Lankas.

Convention internationale

CONCERNANT

LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES PAR CHEMINS DE FER (C. I. V.)

CONCLUE ENTRE

L'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, la Ville libre de Dantzig, l'Espagne, l'Esthonie, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, la Lithuanie, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, la Suède, la Suisse et la Tchécoslovaquie.

Les Gouvernements des États ci-dessus énumérés, ayant reconnu l'utilité d'établir une Convention concernant le transport des voyageurs et des bagages, ont résolu de conclure à cet effet une Convention basée sur le projet qu'ils ont fait élaborer d'un commun accord et qui est contenu dans le Procès-verbal signé à Berne le 8 juin 1923, et ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir :

L'ALLEMAGNE :

Monsieur Eduard HOFFMANN, Chargé d'Affaires en Suisse.

L'AUTRICHE :

Son Excellence Monsieur Leo DI PAULI, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

LA BELGIQUE :

Son Excellence Monsieur Fernand PELTZER, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

LA BULGARIE :

Monsieur Dimitri MIKOFF, Chargé d'Affaires en Suisse.

LE DANEMARK :

Son Excellence Monsieur Andreas DE OLDENBURG, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

LA VILLE LIBRE DE DANTZIG :

Son Excellence Monsieur Jean DE MODZELEWSKI, Envoyé Extraordinaire et
Ministre Plénipotentiaire de Pologne en Suisse.

L'ESPAGNE :

Son Excellence Monsieur Emilio DE PALACIOS Y FAU, Envoyé Extraordinaire et
Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

L'ESTHONIE :

Monsieur Karl MENNING, Chargé d'Affaires en Allemagne et en Suisse.

LA FINLANDE :

Monsieur Urho TOIVOLA, Directeur du Secrétariat Finlandais auprès de la
Société des Nations.

LA FRANCE :

Son Excellence Monsieur Henry ALLIZÉ, Ambassadeur en Suisse ;
Monsieur Maurice SIBILLE, Député ;
Monsieur Clément COLSON, Vice-Président du Conseil d'État.

LA GRÈCE :

Monsieur Vassilli DENDRAMIS, Chargé d'Affaires en Suisse.

LA HONGRIE :

Monsieur Félix PARCHER DE TERJÉKFALVA, Chargé d'Affaires en Suisse :

L'ITALIE :

Son Excellence Monsieur Carlo GARBASSO, Envoyé Extraordinaire et Ministre
Plénipotentiaire en Suisse.

LA LETTONIE :

Son Excellence Monsieur Oskar VOIT, Envoyé Extraordinaire et Ministre
Plénipotentiaire en Allemagne et en Suisse.

LA LITHUANIE :

Son Excellence Monsieur Venceslas SIDZIKAUSKAS, Envoyé Extraordinaire et
Ministre Plénipotentiaire en Allemagne, Chargé d'Affaires en Suisse.

LE LUXEMBOURG :

Monsieur Antoine LEFORT, Conseiller d'État, Premier Commissaire du Gouver-
nement pour les Chemins de fer.

LA NORVÈGE :

Son Excellence Monsieur **JOHANNES IRENS**, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Italie et en Suisse.

LES PAYS-BAS :

Son Excellence Monsieur **WILLEM I. DOUDE VAN TROOSTWIJK**, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

LA POLOGNE :

Son Excellence Monsieur **JEAN DE MOIZELEWSKI**, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

LE PORTUGAL :

Son Excellence Monsieur **ANTONIO M. B. FERREIRA**, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

LA ROUMANIE :

Son Excellence Monsieur **NICOLAS PETRESCO-COMNÈNE**, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

LE ROYAUME DES SERBES, CROATES ET SLOVÈNES :

Son Excellence Monsieur **MILOUTINE YOVANOVITCH**, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

LA SUÈDE :

Son Excellence Monsieur le Baron **JONAS M. ALSTRÖMER**, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

LA SUISSE :

Monsieur **GIUSEPPE MORRIS**, Conseiller Fédéral, Chef du Département Politique Fédéral.

LA TCHÉCOSLOVAQUIE :

Monsieur **OTAKAR LANKAS**, Chef de Département au Ministère des Chemins de fer.

Lesquels, en présence et avec la participation de Monsieur **JEAN MORIZE**, Délégué de la COMMISSION DE GOUVERNEMENT DU TERRITOIRE DU BASSIN DE LA SARRE,

Après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

TITRE PREMIER.**Objet et portée de la Convention.****ARTICLE PREMIER.***Chemins de fer et transports auxquels s'applique la Convention.*

§ 1. — La présente Convention s'applique à tous les transports de voyageurs et de bagages avec des titres de transports internationaux pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des États contractants et s'effectuant exclusivement par des lignes inscrites sur la liste établie conformément à l'article 50 de la présente Convention.

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

1° Les transports dont les stations de départ et d'arrivée sont situées sur le territoire d'un même État et qui n'empruntent le territoire d'un autre État qu'en transit :

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

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

2° Les transports entre stations de deux États limitrophes s'ils sont effectués sur tout le parcours par des Chemins de fer de l'un de ces États, et qu'aucun de ces États ne s'y oppose.

§ 3. — Les tarifs fixent les relations pour lesquelles des billets et des bulletins de bagages internationaux sont délivrés.

ARTICLE 2.*Participation d'entreprises autres que les Chemins de fer.*

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

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

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

ARTICLE 3.

Soudure.

§ 1. — La Convention est également applicable aux transports de voyageurs et de bagages effectués au départ d'une station non inscrite dans un tarif international, sur une station de soudure du même État inscrite dans ce tarif et de là sur une destination inscrite dans ce même tarif, soit avec un billet ou bulletin de bagages international dans lesquels les taxes du parcours direct et du parcours de soudure sont additionnées, soit avec deux billets soudés. S'il est établi deux billets, le second doit porter la mention de la station de départ primitive.

§ 2. — Les Chemins de fer déterminent dans quelle mesure et à quelles conditions ce transport par soudure peut être demandé au départ de certaines stations. Ces stations sont dénommées dans une liste qui est notifiée aux autres Chemins de fer intéressés.

ARTICLE 4.

Obligation pour le Chemin de fer de transporter.

Lorsqu'il existe un tarif international ou qu'un transport par soudure est prévu conformément à l'article 3, le transport ne peut être refusé pourvu que :

- a) le voyageur se conforme aux prescriptions de la présente Convention ;
- b) le transport soit possible avec les moyens ordinaires de transport ;
- c) le transport ne soit pas interdit dans un des États intéressés, par suite de dispositions légales ou pour des raisons d'ordre public ;
- d) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le Chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier.

TITRE II.

Du Contrat de Transport.

CHAPITRE PREMIER.

TRANSPORT DES VOYAGEURS.

ARTICLE 5.

Droit au transport.

§ 1. — Le voyageur doit, lorsqu'il commence son voyage, être muni d'un billet. Les tarifs peuvent prévoir des exceptions à cet égard.

§ 2. — Le voyageur est tenu de conserver son billet pendant tout le cours du voyage. Il doit, s'il en est requis, le présenter à tout agent chargé du contrôle et le rendre à la fin du voyage.

ARTICLE 6.

Billets.

§ 1. Les billets délivrés pour un transport international régi par la présente Convention doivent porter le signe .

§ 2. — Les mentions suivantes sont obligatoires sur les billets :

- a) l'indication des stations de départ et de destination ;
- b) l'itinéraire ; si l'emploi de différents itinéraires ou moyens de transport est permis, cette faculté doit être mentionnée ;
- c) la catégorie du train et la classe de voiture ;
- d) le prix de transport ;
- e) le jour où commence la validité ;
- f) la durée de validité.

§ 3. — Les tarifs ou les accords entre Chemins de fer déterminent la langue dans laquelle les billets doivent être imprimés et remplis, ainsi que leur forme et leur contenu.

§ 4. — Les billets formés d'un livret renfermant des feuillets de contrôle ainsi que les billets à coupons combinés constituent un titre de transport unique au sens de la présente Convention.

Les billets réunis sous une couverture par des bureaux de voyage officiels ou des agences privées constituent chacun un titre de transport distinct soumis, suivant le cas, à la réglementation intérieure de l'État intéressé ou à la présente Convention.

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

La spéculation et la revente des billets à un prix différent de celui du tarif sont subordonnées, dans chaque État, aux lois et règlements de cet État.

ARTICLE 7.

Réduction de prix pour les enfants.

§ 1. — Jusqu'à l'âge de quatre ans révolus, les enfants sont transportés gratuitement sans billet lorsqu'il n'est pas réclamé pour eux une place distincte.

§ 2. — Les enfants âgés de plus de quatre ans jusqu'à dix ans révolus, et les enfants plus jeunes pour lesquels une place distincte est réclamée, sont transportés à des prix réduits qui ne peuvent dépasser la moitié des prix perçus pour les billets d'adultes.

Cette réduction n'est pas obligatoirement applicable aux prix des billets qui en comportent déjà une autre par rapport au tarif normal.

ARTICLE 8.

Durée de validité des billets.

§ 1. — La durée de validité des billets doit être fixée par les tarifs.

§ 2. — Cette validité doit être au minimum la suivante :

Billets simples :

par fraction indivisible de 150 kilomètres 1 jour.

Billets aller et retour :

pour les distances inférieures ou égales à 50 kilomètres . . . 2 jours;

de 51 à 100 kilomètres 3 jours;

par fraction indivisible de 100 kilomètres en sus 1 jour.

§ 3. — Les billets spéciaux à prix réduits peuvent comporter une durée de validité différente

ARTICLE 9.

Attribution et location des places.

§ 1. — L'attribution des places est réglée par les prescriptions en vigueur sur chaque Chemin de fer.

§ 2. — Les tarifs ou les horaires spécifient si et à quelles conditions des places peuvent être louées pour certains trains.

ARTICLE 10.

Arrêts aux stations intermédiaires.

Les tarifs spécifient si et à quelles conditions le voyageur a le droit de s'arrêter aux stations intermédiaires pendant la durée de validité de son billet.

ARTICLE 11.

Changement de classe ou de train.

Le voyageur peut occuper une place d'une classe supérieure ou passer dans un train de catégorie supérieure à celle qui est indiquée sur le billet, dans les conditions fixées par les tarifs et moyennant paiement du supplément prévu.

ARTICLE 12.

Voyageur sans billet valable.

Le voyageur qui ne peut pas présenter un billet valable est tenu de payer une surtaxe, outre le prix de voyage pour le parcours effectué et sans préjudice des sanctions pénales; cette surtaxe est calculée conformément aux règlements du Chemin de fer sur lequel la production du billet a été exigée; à défaut des prescriptions à cet égard, le voyageur doit acquitter une surtaxe dont le montant sera égal au prix du voyage pour le parcours effectué.

ARTICLE 13.

Personnes exclues du train ou admises conditionnellement.

§ 1. — Ne sont pas admises dans le train ou peuvent en être exclues en cours de route :

a) les personnes en état d'ivresse, celles qui se conduiraient d'une manière inconvenante ou qui n'observeraient pas les prescriptions des lois et règlements ; ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de leur billet ni de la taxe qu'elles ont payée pour le transport de leurs bagages ;

b) les personnes qui, en raison d'une maladie ou pour d'autres causes, paraîtraient devoir incommoder leurs voisins, à moins qu'un compartiment entier n'ait été loué pour elles d'avance ou ne puisse être mis à leur disposition contre paiement. Toutefois, les personnes tombées malades en cours de route doivent être transportées au moins jusqu'à la première station où il est possible de leur donner les soins nécessaires ; le prix du transport et la taxe perçue pour les bagages leur seront restitués, après déduction de la part afférente au parcours effectué.

§ 2. — Le transport des personnes atteintes de maladies contagieuses est régi par les Conventions internationales ou, à défaut, par les dispositions en vigueur dans chaque État.

ARTICLE 14.

Objets exclus des voitures.

§ 1. — Ne peuvent être introduits dans les voitures de voyageurs les objets dangereux, spécialement les armes chargées, les matières explosibles, facilement inflammables ou corrosives, de même que les objets de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs.

Toutefois, les voyageurs qui, dans l'exercice d'un service public, portent une arme à feu, ainsi que les chasseurs et les tireurs, sont autorisés à prendre avec eux des munitions, sans dépasser la plus faible des limites de poids fixées par les règlements en vigueur sur les territoires empruntés. Il est permis aux gardes accompagnant des prisonniers et voyageant avec ces derniers dans des voitures ou compartiments spéciaux de prendre avec eux des armes à feu chargées.

§ 2. — Les employés du Chemin de fer ont le droit de s'assurer, en présence du voyageur, de la nature des objets introduits dans les voitures, quand il existe des motifs sérieux de soupçonner une contravention aux dispositions du § 1.

§ 3. — Le contrevenant est responsable de tout dommage résultant des infractions aux dispositions du § 1 et encourt, en outre, les peines prévues par les lois et règlements.

ARTICLE 15.

Introduction des colis à la main et d'animaux dans les voitures.

§ 1. — Les voyageurs sont autorisés à prendre gratuitement avec eux dans les voitures des objets faciles à porter (colis à la main), pourvu que les prescriptions de douane, d'octroi, fiscales ou de police ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas et que ces objets ne puissent endommager le matériel. Chaque voyageur ne dispose, pour ses colis à la main, que de l'espace situé au-dessus et au-dessous de la place qu'il occupe; les tarifs peuvent prévoir d'autres restrictions.

§ 2. — Les animaux vivants ne peuvent pas être introduits dans les voitures. Les petits chiens et autres petits animaux domestiques sont cependant admis, si les prescriptions de police des différents États ne s'y opposent pas et si aucun voyageur n'y fait d'objection.

Les tarifs ou les horaires peuvent interdire ou autoriser l'admission d'animaux dans certaines catégories de voitures ou de trains.

Les tarifs indiquent si et pour quels animaux une taxe de transport doit être payée.

§ 3. — La surveillance des colis à la main et animaux que le voyageur prend avec lui incombe au voyageur lui-même.

ARTICLE 16.

Retards. Correspondances manquées. Suppressions de trains.

Lorsque, par suite du retard d'un train, la correspondance avec un autre train est manquée, ou lorsqu'un train est supprimé sur tout ou partie de son parcours, et que le voyageur veut continuer son voyage, le Chemin de fer est tenu de l'acheminer, avec ses bagages, dans la mesure du possible et sans aucune surtaxe, par un train se dirigeant vers la même destination par la même ligne ou par une route appartenant aux mêmes administrations, qui lui permettra d'arriver à sa destination avec moins de retard. Le chef de station doit, s'il y a lieu, certifier sur le billet que la correspondance a été manquée ou le train supprimé, prolonger dans la mesure nécessaire la durée de validité, et le rendre valable pour la nouvelle route, pour une classe supérieure ou pour un train à taxes plus élevées. Le Chemin de fer est, toutefois, en droit de refuser l'utilisation de certains trains par voie de tarif ou d'horaire.

CHAPITRE II.

TRANSPORT DES BAGAGES.

ARTICLE 17.

Définition des bagages. Objets exclus du transport.

§ 1. — Ne sont considérés comme bagages que les objets affectés à l'usage

personnel du voyageur pour son voyage contenus dans des malles, paniers, valises, sacs de voyage, boîtes à chapeaux et autres emballages de ce genre.

§ 2. — Sont, en outre, admis au transport comme bagages, à condition qu'ils servent à l'usage du voyageur ;

- a) les fauteuils portatifs ou roulants pour malades ;
- b) les voitures d'enfants ;
- c) les malles d'échantillons de marchandises ;
- d) les instruments de musique portatifs en caisses, étuis ou autres enveloppes ;
- e) le matériel pour représentations d'artistes, pourvu que son conditionnement, son volume et son poids permettent de le charger et placer rapidement dans les fourgons ;
- f) les instruments d'arpenteur, jusqu'à concurrence de 4 mètres de longueur, et les outils de travail à main ;
- g) les vélocipèdes et les motocycles à une place, à condition qu'ils soient démunis d'accessoires et que les réservoirs à essence soient pourvus de robinets de vidange et complètement vides d'essence, ainsi que les luges à une ou deux places, les skis et les voiles pour patineurs.

§ 3. — D'autres objets non affectés à l'usage personnel des voyageurs, ainsi que les animaux enfermés dans des cages présentant des garanties suffisantes, peuvent être acceptés comme bagages, si les tarifs l'autorisent.

§ 4. — Sont exclus du transport comme bagages les objets qui, aux termes de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer, sont exclus du transport ou ne sont admis que sous certaines conditions.

ARTICLE 18.

Responsabilité du voyageur en ce qui concerne ses bagages. Surtaxes.

§ 1. — Le détenteur du bulletin de bagages est responsable de l'observation des prescriptions de l'article 17 ; il supporte toutes les conséquences d'une infraction à ces prescriptions.

§ 2. — Le Chemin de fer a le droit, en cas de présomption de contravention, de vérifier si le contenu des bagages répond aux prescriptions. Le détenteur du bulletin est appelé à assister à la vérification : s'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint et à défaut d'autres prescriptions légales ou réglementaires en vigueur dans l'État où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au Chemin de fer. Si une infraction est constatée, les frais occasionnés par la vérification doivent être payés par le détenteur du bulletin de bagages.

§ 3. — En cas d'infraction aux dispositions du § 4 de l'article 17, le détenteur du bulletin de bagages doit payer une surtaxe sans préjudice du supplément de taxe et, s'il y a lieu, des indemnités pour le dommage ainsi que des sanctions pénales.

La surtaxe doit être payée par chaque kilogramme brut des objets exclus du transport, à raison de 15 francs, avec un minimum de perception de 30 francs, si ces objets comprennent des matières qui sont exclues du transport en vertu du 4^e de l'article 3 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer ou qui sont rangées dans les classes I et II de l'Annexe I à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer, et à raison de 5 francs, avec un minimum de perception de 10 francs, dans les autres cas.

Si les prescriptions en vigueur pour le trafic intérieur du Chemin de fer sur lequel la contravention a été découverte donnent lieu à une surtaxe totale moins élevée, c'est cette dernière qui est perçue.

ARTICLE 19.

Emballage et conditionnement des bagages.

§ 1. — Les bagages dont l'emballage est insuffisant ou le conditionnement défectueux peuvent être refusés. S'ils sont néanmoins acceptés, le Chemin de fer aura le droit de mentionner leur état sur le bulletin de bagages.

§ 2. — Les colis doivent porter, dans les conditions de fixité suffisantes, le nom et l'adresse du voyageur et la station de destination. Les colis qui ne portent pas ces indications peuvent être refusés.

§ 3. — Les anciennes étiquettes, adresses ou autres indications se rapportant à des transports antérieurs doivent être enlevées par le voyageur.

ARTICLE 20.

Enregistrement. Bulletin de bagages.

§ 1. — L'enregistrement des bagages n'a lieu que sur la présentation de billets valables au moins jusqu'à la destination des bagages.

Les tarifs déterminent si et dans quelles conditions des bagages peuvent être admis au transport sans présentation d'un billet.

§ 2. — Lors de l'enregistrement des bagages, il est délivré un bulletin au voyageur.

§ 3. — Pour le surplus, les formalités de l'enregistrement des bagages sont déterminées par les règlements en vigueur à la station de départ.

§ 4. — Les bulletins de bagages délivrés pour les transports internationaux doivent être établis sur le formulaire constituant l'Annexe I à la présente Convention.

§ 5. — Les mentions suivantes sont obligatoires sur les bulletins de bagages :

- a) l'indication des stations de départ et de destination;
- b) l'itinéraire;

- c) le jour de la remise et le train pour lequel a été effectuée cette remise ;
- d) le nombre des billets (sauf dans le cas prévu au 2^{me} alinéa du § 1) ;
- e) le nombre et le poids des colis ;
- f) le montant du prix de transport et des autres droits éventuels ;
- g) s'il y a lieu, le montant en toutes lettres de la somme représentant l'intérêt à la livraison, déclaré conformément à l'article 35.

§ 6. — Les tarifs ou les accords entre Chemins de fer déterminent la langue dans laquelle les bulletins de bagages doivent être imprimés et remplis.

ARTICLE 21.

Livraison.

§ 1. — La livraison des bagages a lieu contre la remise du bulletin de bagages. Le Chemin de fer n'est pas tenu de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

§ 2. — Le détenteur du bulletin de bagages est en droit de réclamer au bureau de la station destinataire la livraison des bagages aussitôt que s'est écoulé, après l'arrivée du train pour lequel les bagages ont été enregistrés, le temps nécessaire pour la mise à disposition ainsi que, le cas échéant, pour l'accomplissement des formalités requises par les douanes, octroi, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives.

§ 3. — A défaut de présentation du bulletin de bagages, le Chemin de fer n'est tenu de remettre les bagages que si le réclamant justifie de son droit ; si cette justification semble insuffisante, le Chemin de fer peut exiger une caution.

§ 4. — Les bagages sont livrés à la station pour laquelle ils ont été enregistrés. Toutefois, à la demande du détenteur du bulletin faite en temps utile, si les circonstances le permettent et si les prescriptions douanières, d'octroi, fiscales, de police ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, les bagages peuvent être restitués à la station de départ ou livrés à une station intermédiaire contre remise du bulletin de bagages et, en outre, si le tarif l'exige, présentation du billet.

§ 5. — Le détenteur du bulletin auquel le bagage n'est pas livré dans les conditions indiquées au § 2 ci-dessus, peut exiger la constatation, sur le bulletin de bagages, du jour et de l'heure auxquels il a réclamé la livraison.

§ 6. — Pour le surplus, la livraison est soumise aux règles en vigueur sur le Chemin de fer chargé de la livraison.

CHAPITRE III.

DISPOSITIONS COMMUNES AUX TRANSPORTS DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES.

ARTICLE 22.

Trains. Horaires. Extraits de tarifs.

§ 1. — Sont affectés au transport les trains réguliers prévus aux horaires et les trains mis en marche suivant les besoins.

§ 2. — Les Chemins de fer sont tenus d'afficher dans les stations, en temps utile, les horaires des trains de leurs propres lignes. Ceux-ci doivent indiquer la catégorie des trains, les classes de voitures et les heures de départ des trains ; pour les stations de transit suffisamment importantes et les stations terminus, ils doivent indiquer aussi les heures d'arrivée, de même que les principales correspondances de trains.

Les horaires qui ne sont plus en vigueur doivent être enlevés sans retard.

§ 5. — Dans chaque station ouverte au trafic international, le voyageur doit pouvoir prendre connaissance des tarifs ou des extraits de tarifs indiquant les prix des billets internationaux qui y sont en vente et les taxes correspondantes pour les bagages.

ARTICLE 23.

Bases pour le calcul des prix de transport. Tarifs.

§ 1. — Les prix de transport sont calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés dans chaque État. Ces tarifs doivent contenir toutes les indications nécessaires pour le calcul des prix de transport et des frais accessoires, et spécifier, le cas échéant, les conditions dans lesquelles il sera tenu compte du change.

§ 2. — Les tarifs doivent faire connaître les conditions spéciales aux transports.

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

Les tarifs directs internationaux et leurs modifications entrent en vigueur à la date indiquée lors de leur publication ; en cas de relèvement de ces tarifs ou d'autres aggravations des conditions de transport, la publication devra précéder de huit jours au moins la date fixée pour la mise en vigueur.

S'il est délivré des billets ou des bulletins de bagages internationaux sans qu'il existe de tarif direct, et qu'un Chemin de fer apporte une modification à son tarif, l'application de cette modification ne peut être exigée des autres Chemins de fer que huit jours au plus tôt après que ces derniers en auront reçu l'avis.

Les tarifs établis seulement à titre temporaire cessent d'être en vigueur à l'expiration du délai fixé pour leur validité.

ARTICLE 24.

Interdiction des traités particuliers.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs voyageurs une réduction sur le prix des tarifs est formellement interdit et nul de plein droit.

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

ARTICLE 25.

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

Le voyageur est tenu de se conformer aux prescriptions édictées par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives, tant en ce qui concerne sa personne qu'en ce qui concerne la visite de ses bagages et de ses colis à la main. Il doit assister à ces visites, sauf les exceptions admises par les règlements. Le Chemin de fer n'assume aucune responsabilité, vis-à-vis du voyageur, pour le cas où celui-ci ne tiendrait pas compte de ces obligations.

ARTICLE 26.

Restitutions.

§ 1. — Lorsqu'un billet n'est pas utilisé, la restitution du prix payé peut être demandée, sous réserve des déductions mentionnées aux §§ 3 et 4 ci-après.

§ 2. — Lorsqu'un billet n'est utilisé que partiellement, par suite de la mort, de la maladie ou d'un accident survenu au voyageur, ou d'autres causes impérieuses de nature analogues, il est restitué, sous réserve des déductions mentionnées aux §§ 3 et 4, la différence entre le prix total payé et la taxe pour le parcours effectué, calculée sur la base du tarif normal.

§ 3. — Sont exclus de la restitution les impôts, les suppléments payés pour les places réservées, les frais de confection des billets en livrets et les commissions payées pour la vente des billets.

§ 4. — Sont déduits du montant à restituer, un droit de 10 p. c., avec minimum de fr. 0.50 et maximum de 3 francs par billet, ainsi que, s'il y a lieu, les frais d'envoi.

Cette déduction n'est pas opérée lorsqu'un billet resté inutilisé est restitué le jour même de l'émission au bureau qui l'a délivré.

§ 5. — Lorsqu'un voyageur, empêché de continuer son voyage conformément à l'horaire par suite de manque de correspondance provoqué par le retard d'un train, de la suppression d'un train ou de l'interruption du service, renonce à poursuivre sa route, il a le droit de demander l'application des dispositions du paragraphe 2, sans que le Chemin de fer puisse faire les déductions prévues au paragraphe 4.

§ 6. — Pour ce qui concerne les billets à prix réduit, la restitution n'est effectuée que dans les cas et avec les limitations prévus au § 5; les billets à prix réduit pour enfants établis en vertu du premier alinéa du § 2 de l'article 7 ne sont pas considérés comme billets à prix réduit au sens du présent paragraphe.

§ 7. — Aucune restitution n'est effectuée pour les billets perdus.

§ 8. — Si des bagages sont retirés avant qu'ils aient quitté la station expéditrice, la restitution du prix de transport peut être demandée.

Si les bagages sont retirés à une station intermédiaire, la restitution n'est effectuée que dans les cas et suivant les dispositions des §§ 2 et 5 ci-dessus.

Dans les deux cas, un droit de fr. 0.50 par bulletin ainsi que, le cas échéant, les impôts sont déduits du montant de la restitution.

§ 9. — Les tarifs peuvent contenir des dispositions différentes, pourvu qu'elles ne constituent pas une aggravation pour le voyageur.

§ 10. — Toute demande de restitution basée sur les dispositions des §§ 1, 2, 5, 6 et 8 est éteinte si elle n'a pas été présentée au Chemin de fer dans un délai de six mois après l'expiration de la validité du billet.

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

§ 12. — Les différences en plus constatées par le Chemin de fer doivent être si possible portées d'office à la connaissance de l'intéressé lorsqu'elles dépassent fr. 0.50 par chaque billet ou par chaque bulletin de bagages, et le règlement doit en être opéré le plus tôt possible.

§ 13. — Dans tous les cas non prévus dans le présent article et à défaut d'ententes particulières entre les Chemins de fer, les règlements intérieurs sont applicables.

ARTICLE 27.

Contestations.

Les contestations entre voyageurs ou entre ceux-ci et les agents sont provisoirement tranchées dans les stations par le chef de service et en cours de route par le chef de train.

TITRE III.**Responsabilité des Chemins de fer. Actions.****CHAPITRE PREMIER.****RESPONSABILITÉ.****ARTICLE 28.**

Responsabilité pour le transport des voyageurs, des colis à la main et des animaux.

§ 1. — La responsabilité du Chemin de fer, pour la mort d'un voyageur ou pour les blessures résultant d'un accident de train, ainsi que pour les dommages causés par le retard ou la suppression d'un train ou par le manque d'une correspondance, reste soumise aux lois et règlements de l'État où le fait s'est produit. Les articles ci-après du présent titre ne sont pas applicables à ces cas.

§ 2. — Le Chemin de fer n'est responsable, en ce qui concerne les colis à la main et les animaux dont la surveillance incombe au voyageur en vertu de l'article 15, § 3, que des dommages causés par sa faute.

§ 3. — Il n'y a pas, en cette matière, de responsabilité collective.

ARTICLE 29.

Responsabilité collective des Chemins de fer pour les bagages.

§ 1. — Le Chemin de fer qui a accepté au transport des bagages en délivrant un bulletin de bagages international est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

§ 2. — Chaque Chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge des bagages, participe au contrat de transport et accepte les obligations qui en résultent, sans préjudice des dispositions de l'article 42, § 2, concernant le Chemin de fer destinataire.

ARTICLE 30.

Étendue de la responsabilité.

§ 1. — Le Chemin de fer est responsable, dans les conditions déterminées au présent chapitre, du dommage résultant, soit 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, soit des retards à la livraison.

§ 2. — Il est déchargé de cette responsabilité, en cas de perte totale ou partielle ou d'avarie des bagages, s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute du voyageur, un vice propre des bagages ou un cas de force majeure.

Il n'est pas responsable du dommage résultant de la nature particulière du bagage, d'un vice de l'emballage ou du fait que des objets exclus du transport ont été néanmoins expédiés comme bagages.

Lorsque, en égard aux circonstances de fait, le dommage a pu résulter d'un risque inhérent, soit à la nature particulière du bagage, soit à un vice de l'emballage, soit au fait qu'il contenait des objets dont le transport comme bagages est interdit, il y a présomption qu'il résulte réellement de l'une de ces causes, à moins que l'ayant droit n'ait fait la preuve qu'il n'en résulte pas.

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

ARTICLE 31.

Montant de l'indemnité en cas de perte totale ou partielle des bagages.

Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle de bagages est mise à la charge du Chemin de fer, il peut être réclamé :

a) si le montant du dommage est prouvé :

une somme égale à ce montant, sans pouvoir excéder 20 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 10 francs par kilogramme de poids manquant.

Sont, en outre, remboursés les frais de transport, les droits de douane ou autres sommes déboursées pour le bagage perdu, sans autres dommages-intérêts, sous réserve des exceptions prévues aux articles 35 et 36 ci-après.

ARTICLE 32.

Présomption de perte des bagages. Cas où ils sont retrouvés.

§ 1. — Un colis manquant est considéré comme perdu à partir de l'expiration du quatorzième jour qui suit celui où la demande de livraison a été faite.

§ 2. — Si un colis réputé perdu est retrouvé dans l'année qui suit la demande de livraison, le Chemin de fer est tenu d'en donner avis au voyageur, lorsque son domicile est connu ou peut être découvert.

§ 3. — Dans le délai de trente jours après avoir reçu cet avis, le voyageur peut exiger que le colis lui soit livré sans frais, à la station de destination ou à la station de départ, à son choix, contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard prévue à l'article 34 et, s'il y a lieu, à l'article 35, § 3.

§ 4. — Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai de trente jours prévu au § 3 ci-dessus ou si le colis n'est retrouvé que plus d'un an après la demande de livraison, le Chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'État dont il relève.

ARTICLE 33.

Montant de l'indemnité en cas d'avarie des bagages.

En cas d'avarie, le Chemin de fer doit payer le montant de la dépréciation subie par les bagages, sans autres dommages-intérêts, sous réserve des exceptions prévues aux articles 35 et 36.

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser :

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

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

ARTICLE 34.

Montant de l'indemnité pour retard à la livraison des bagages.

§ 1. — En cas de retard dans la livraison, si le voyageur ne prouve pas qu'un dommage soit résulté de ce retard, le Chemin de fer est tenu de payer une indemnité fixée à 10 centimes par kilogramme de poids brut des bagages livrés en retard et par période indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, avec maximum de quatorze jours.

§ 2. — Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard, il est payé, pour ce dommage, une indemnité qui ne peut pas dépasser le quadruple de l'indemnité forfaitaire déterminée au § 1 de cet article.

§ 3. — Les indemnités prévues aux deux paragraphes qui précèdent ne peuvent pas se cumuler avec celles qui seraient dues pour perte totale des bagages.

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

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

ARTICLE 35.

Déclaration d'intérêt à la livraison.

§ 1. — Tout transport de bagages peut faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison inscrite dans le bulletin de bagages.

A défaut d'indication contraire dans les tarifs, le montant de l'intérêt déclaré doit être indiqué dans la monnaie de l'État de départ.

§ 2. — Dans ce cas, il est perçu une taxe supplémentaire d'un quart pour mille de la somme déclarée, par fraction indivisible de 10 kilomètres.

Les tarifs peuvent réduire ces taxes et fixer un minimum de perception.

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

a) s'il n'est pas prouvé qu'un dommage soit résulté de ce retard et dans les limites de l'intérêt déclaré, fr. 0.20 par kilogramme de poids brut de bagages livrés en retard et par fraction indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, avec maximum de quatorze jours ;

b) si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard, une indemnité pouvant s'élever jusqu'au montant de l'intérêt déclaré.

Lorsque le montant de l'intérêt déclaré est inférieur aux indemnités prévues à l'article 34, celles-ci peuvent être réclamées au lieu des indemnités prévues sous les lettres a) et b) du présent paragraphe.

§ 4. — Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté de la perte totale ou partielle ou des avaries des bagages ayant fait l'objet de la déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être alloué des dommages intérêts atteignant au maximum la somme déclarée. Ces dommages s'ajoutent aux indemnités prévues aux articles 31 et 33,

ARTICLE 36.

Indemnité en cas de dol ou de faute lourde imputable au Chemin de fer.

Dans tous les cas où la perte totale ou partielle, l'avarie ou le retard des bagages a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au Chemin de fer, le voyageur doit être complètement indemnisé pour le préjudice prouvé jusqu'à concurrence du double des maxima prévus aux articles 31, 33, 34 et 35.

ARTICLE 37.

Intérêts de l'indemnité.

Le voyageur peut demander des intérêts à raison de six pour cent de l'indemnité allouée sur un bulletin de bagages lorsque cette indemnité dépasse dix francs.

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

ARTICLE 38.

Restitution des indemnités.

Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

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

ARTICLE 39.

Responsabilité du Chemin de fer pour ses agents.

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

Toutefois, si, à la demande des voyageurs, les agents du Chemin de fer leur rendent des services qui n'incombent pas au Chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte du voyageur à qui ils rendent ce service.

CHAPITRE II.

RÉCLAMATIONS ADMINISTRATIVES. ACTIONS, PROCÉDURE ET PRESCRIPTION EN CAS DE LITIGES NÉS DU CONTRAT DE TRANSPORT.

ARTICLE 40.

Réclamations administratives.

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

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

§ 3. — Les billets, bulletins de bagages et autres documents que l'ayant droit juge utile de joindre à sa réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le Chemin de fer le demande.

Lors du règlement de la réclamation, le Chemin de fer pourra exiger la restitution des billets ou bulletins de bagages.

ARTICLE 41.

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

L'action contre le Chemin de fer qui naît du contrat de transport n'appartient qu'à la personne qui produit le billet ou le bulletin de bagages, suivant le cas, ou qui, à défaut, justifie de son droit.

ARTICLE 42.

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

§ 1. — L'action en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport ne peut être exercée que contre le Chemin de fer qui a perçu cette somme.

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

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

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

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

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

§ 4. — L'action peut être formée contre un Chemin de fer autre que ceux qui sont désignés aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception, dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

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

ARTICLE 43.

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 alléguée par le voyageur, le Chemin de fer est tenu de faire dresser sans délai et si possible en présence de ce voyageur, un procès-verbal constatant l'état et le poids des bagages et, autant que possible, le montant du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Une copie de ce procès-verbal doit être remise au voyageur sur sa demande.

§ 2. — Lorsque le voyageur n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander la constatation judiciaire de l'état et du poids des bagages ainsi que des causes et du montant du dommage, conformément aux lois et règlements de l'État où la livraison est effectuée.

§ 3. — Dans le cas de perte de colis, le voyageur est tenu, pour faciliter les recherches du Chemin de fer, de donner la description aussi exacte que possible des colis perdus.

ARTICLE 44.

Extinction de l'action contre le Chemin de fer née du contrat de transport des bagages.

§ 1. — La réception des bagages éteint, contre le Chemin de fer, toute action provenant du contrat de transport.

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

1° si le voyageur fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au Chemin de fer ;

2° en cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à l'un des Chemins de fer désignés par l'article 42, § 2, dans un délai ne dépassant pas quatorze jours non compris celui de la réception ;

3° en cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie :

a) si la perte ou l'avarie a été constatée avant la réception des bagages par le voyageur conformément à l'article 43 ;

b) si la constatation, qui aurait dû être faite conformément à l'article 43, n'a été omise que par la faute du Chemin de fer ;

4° en cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence est constatée après la réception, à la condition :

a) que la vérification des bagages à la station d'arrivée n'ait pas été offerte par le Chemin de fer au voyageur ;

b) que la demande de constatation conformément à l'article 43 soit faite immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent celui de la réception ;

c) que le voyageur fasse la preuve que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre l'acceptation au transport et la livraison ;

5° lorsque l'action a pour objet la restitution des sommes payées.

§ 3. — Le voyageur peut refuser la réception des bagages, tant qu'il n'a pas été procédé aux vérifications requises par lui en vue de constater le dommage allégué.

Les réserves qu'il ferait, tout en retirant les bagages, ne seraient d'aucun effet, à moins d'être acceptées par le Chemin de fer.

§ 4. — Si une partie des colis mentionnés dans le bulletin de bagages manque lors de la livraison, le voyageur peut exiger, avant de retirer les autres, que le Chemin de fer lui délivre une attestation à ce sujet.

§ 5. — La responsabilité pour perte totale prend fin si, dans l'espace de six mois après l'arrivée du train par lequel ils devraient être transportés, les bagages ne sont pas réclamés à la station destinataire, sans préjudice de l'avis qui doit être à toute époque donné au voyageur, si le colis est retrouvé et porte les indications nécessaires pour découvrir son adresse.

ARTICLE 45.

Prescription de l'action née du contrat de transport.

§ 1. — L'action née du contrat de transport est prescrite par un an, lorsque la somme due n'a pas été déjà fixée par une reconnaissance, par une transaction ou par un jugement.

Toutefois la prescription est de trois ans, s'il s'agit d'une action fondée soit sur un dommage ayant pour cause un dol ou une faute lourde, soit sur le cas de fraude visé dans l'article 38.

§ 2. — La prescription court :

a) pour les demandes d'indemnité en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison :

du jour où la livraison a eu lieu ;

- b) pour les demandes d'indemnité en cas de perte totale :
du jour où la livraison aurait dû avoir lieu ;
 - c) pour les demandes en paiement ou en restitution de taxes, de frais accessoires ou de surtaxes ou pour les demandes en rectification de taxes, en cas d'application irrégulière du tarif, ou d'erreur de calcul : du jour du paiement de la taxe, des frais accessoires ou de la surtaxe ou, s'il n'y a pas eu paiement, du jour où le paiement aurait dû être effectué ;
 - d) pour les demandes en paiement de supplément de droit réclamé par la douane :
du jour de la réclamation de la douane.
 - e) pour les autres demandes concernant le transport des voyageurs :
du jour de l'expiration de la validité du billet.
- Le jour indiqué comme point de départ n'est jamais compris dans le délai.

§ 3. — En cas de réclamation administrative écrite adressée au Chemin de fer conformément à l'article 40, la prescription cesse de courir. La prescription reprend son cours à partir du jour où le Chemin de fer a repoussé la réclamation par écrit et restitué les pièces qui y étaient jointes. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de celui qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieures ne suspendent pas la prescription.

§ 4. — Sous réserve des dispositions qui précèdent, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par les lois et règlements de l'État où l'action est intentée.

ARTICLE 46.

Inadmissibilité de la reprise de l'action éteinte ou prescrite.

L'action éteinte ou prescrite conformément aux dispositions des articles 26, §§ 10, 44 et 45 ne peut être reprise ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

CHAPITRE III.

RÈGLEMENT DES COMPTES ET RECOURS DES CHEMINS DE FER ENTRE EUX.

ARTICLE 47.

Règlement des comptes entre Chemins de fer.

Tout Chemin de fer est tenu de payer aux autres Chemins de fer intéressés la part leur revenant sur un prix du transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser.

ARTICLE 48.

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

§ 1. — Le Chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou par-

tielle ou pour avarie de bagages, en vertu des dispositions de la présente Convention, a le droit d'exercer un recours contre les Chemins de fer qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes :

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

b) lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs Chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par lui. Si la distinction est impossible dans l'espèce, la charge de l'indemnité est répartie entre eux d'après les principes énoncés à lettre c) ;

c) s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par le fait d'un ou de plusieurs Chemins de fer, la charge de l'indemnité due est répartie entre tous les Chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouveraient que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes. La répartition est faite proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

§ 2. — Dans le cas d'insolvabilité de l'un des Chemins de fer, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres Chemins de fer qui ont pris part au transport, proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

ARTICLE 49.

Recours en cas d'indemnité pour retard dans la livraison.

Les règles énoncées dans l'article 48 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour retard. Si le retard a eu pour causes des irrégularités constatées sur plusieurs Chemins de fer, la charge de l'indemnité est répartie entre ces Chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

ARTICLE 50.

Procédure de recours.

§ 1. — Le Chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 48 et 49 ci-dessus n'est jamais recevable à contester le bien fondé du paiement effectué par l'administration exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par l'autorité de justice après que l'assignation lui avait été dûment signifiée et qu'il avait été mis à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixe, selon les circonstances de fait, les délais impartis pour la signification et pour l'intervention.

§ 2. — Le Chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les Chemins de fer intéressés avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

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

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

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

ARTICLE 51.

Compétence pour les recours.

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

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

ARTICLE 52.

Conventions particulières au sujet des recours.

Sont réservées les conventions particulières qui peuvent intervenir entre les Chemins de fer, soit d'avance pour les divers recours qu'ils pourraient avoir les uns contre les autres, soit pour un cas spécial

TITRE IV.

Dispositions diverses.

ARTICLE 53.

Application du droit national.

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

ARTICLE 54.

Règles générales de procédure.

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

ARTICLE 55.

Exécution des jugements. Saisies et cautions.

§ 1. — Lorsque les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent, en vertu des dispositions de la présente Convention, sont

devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans cet Etat. La revision du fond de l'affaire n'est pas admise.

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

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

§ 3. — Le matériel roulant d'un Chemin de fer, ainsi que les objets mobiliers de toute nature lui appartenant et contenus dans ce matériel, ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le Chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat.

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

ARTICLE 56.

Unité monétaire. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies étrangères.

§ 1. — Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention ou ses Annexes sont considérées comme se rapportant au franc or, valant $\frac{1}{5.48}$ dollar or des Etats-Unis d'Amérique.

§ 2. — Le Chemin de fer est tenu de publier, par voie d'affichage aux guichets ou de toute autre manière appropriée, les cours auxquels il effectue la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, qui sont payées en monnaie du pays (cours de conversion).

§ 3. — De même un Chemin de fer qui accepte en paiement des monnaies étrangères est tenu de publier les cours auxquels il les accepte (cours d'acceptation).

ARTICLE 57.

Institution d'un Office central des transports internationaux par Chemin de fer.

§ 1. — Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il est institué un Office central des transports internationaux par Chemins de fer chargé :

a) de recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacun des Chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres Etats et Chemins de fer ;

b) de recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux ;

c) de prononcer, à la demande des parties, des sentences sur les litiges qui pourraient s'élever entre les Chemins de fer ;

d) de faciliter, entre les divers Chemins de fer, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des Chemins de fer entre eux ;

e) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 60, quand il y a lieu.

§ 2. — Un règlement spécial constituant l'Annexe II à la présente Convention détermine le siège, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action. Ce règlement et les modifications qui y sont apportées par des accords entre tous les Etats contractants ont la même valeur et durée que la Convention.

ARTICLE 58.

Liste des lignes soumises à la Convention.

§ 1. — L'Office central prévu à l'article 57 est chargé d'établir et de tenir à jour la liste des lignes soumises à la présente Convention. A cet effet, il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un Chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2.

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

§ 3. — La radiation d'une ligne est effectuée par l'Office central, aussitôt que celui des Etats contractants sur la demande duquel cette ligne a été portée sur la liste lui a notifié qu'elle ne se trouve plus en situation de satisfaire aux obligations imposées par la Convention.

§ 4. — La simple réception de l'avis émanant de l'Office central donne immédiatement à chaque Chemin de fer le droit de cesser, avec la ligne radiée, toutes relations de transport international, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être continués jusqu'à destination.

ARTICLE 59.

Admission de nouveaux Etats.

§ 1. — Tout Etat non signataire qui veut adhérer à la présente Convention adresse sa demande au Gouvernement suisse, qui la communique à tous les Etats

participants avec une note de l'Office central sur la situation des Chemins de fer de l'État demandeur au point de vue des transports internationaux.

§ 2. — Si, dans le délai de six mois à dater de l'envoi de cet avis, deux États au moins n'ont pas notifié leur opposition au Gouvernement suisse, la demande est admise de plein droit et avis en est donné par le Gouvernement suisse à l'État demandeur et à tous les États participants.

Dans le cas contraire, le Gouvernement suisse notifie à tous les États et à l'État demandeur que l'examen de la demande est ajourné.

§ 3. — Toute admission produit ses effets un mois après la date de l'avis envoyé par le Gouvernement suisse.

ARTICLE 60.

Révision de la Convention.

Les Délégués des États contractants se réunissent pour la révision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur des modifications adoptées à la dernière Conférence.

Une Conférence sera convoquée avant cette époque, si la demande en est faite par le tiers au moins des États contractants.

ARTICLE 61.

Dispositions complémentaires.

§ 1. — Les dispositions complémentaires que certains États contractants ou certains Chemins de fer participants jugeraient utile de publier pour l'exécution de la Convention sont communiquées par eux à l'Office central.

§ 2. — Les accords intervenus pour l'adoption de ces dispositions peuvent être mis en vigueur, sur les Chemins de fer qui y ont adhéré, dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque État, sans pouvoir porter dérogation à la Convention internationale.

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

ARTICLE 62.

Durée de l'engagement résultant de l'adhésion à la Convention.

§ 1. — La durée de la présente Convention est illimitée. Toutefois, chaque État participant peut se dégager dans les conditions ci-après :

Le premier engagement est valable jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra la mise en vigueur de la présente Convention. Tout État qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an avant cette date au Gouvernement suisse, qui en informera tous les États participants.

A défaut de notification dans le délai indiqué, l'engagement sera prolongé de plein droit pour une période de trois années, et ainsi de suite, de trois ans en trois ans, à défaut de dénonciation un an au moins avant le 31 décembre de la dernière année de l'une des périodes triennales.

§ 2. — Les nouveaux États admis à participer à la Convention au cours de la période quinquennale ou d'une des périodes triennales sont engagés jusqu'à la fin de cette période, puis jusqu'à la fin de chacune des périodes suivantes, tant qu'ils n'auront pas dénoncé leur engagement un an au moins avant l'expiration de l'une d'entre elles.

ARTICLE 63.

Textes de la Convention et leur valeur respective.

La présente Convention a été conclue et signée en langue française selon l'usage diplomatique établi.

Au texte français sont joints un texte en langue allemande et un texte en langue italienne qui ont la valeur de traductions officielles.

En cas de divergence, le texte français fait loi.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-dessus désignés et le Délégué de la Commission de Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre ont signé la présente Convention.

Fait à Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingt-quatre, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération Suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Puissances signataires.

POUR L'ALLEMAGNE :

Eduard Hoffmann.

POUR L'AUTRICHE :

Dr. Leo Di Pauli.

POUR LA BELGIQUE :

Fernand Peltzer.

POUR LA BULGARIE :

D. Mikoff.

POUR LE DANEMARK :

A. Oldenburg.

POUR LA VILLE LIBRE DE
DANTZIG :

J. Modzelewski.

POUR L'ESPAGNE :

Emilio de Palacios.

POUR L'ESTHONIE :

K. Menning.

POUR LA FINLANDE :

Urho Toivola.

POUR LA FRANCE :

H. Allizé.

Maurice Sibille.

C. Colson.

POUR LA GRÈCE :

Vassili Dendramis.

POUR LA HONGRIE :

F. Parcher de Terjékfalva.

POUR L'ITALIE :

Garbasso.

POUR LA LETTONIE :

Dr. O. Voit.

POUR LA LITHUANIE :

V. Sidzikauskas.

POUR LE LUXEMBOURG :

Lefort.

POUR LA NORVÈGE :

J. Irgens.

POUR LES PAYS-BAS :

W. Doude van Troostwijk.

POUR LA POLOGNE :

J. Modzelewski.

POUR LE PORTUGAL :

A. M. Bartolomeu Ferreira.

POUR LA ROUMANIE :

N. P. Comnène.

POUR LA COMMISSION DE GOU-
VERNEMENT DU TERRITOIRE DU
BASSIN DE LA SARRE :

J. Morize.

POUR LE ROYAUME DES SERBES,
CROATES ET SLOVÈNES :

N. Jovanovitch.

POUR LA SUÈDE :

Alströmer.

POUR LA SUISSE :

Motta.

POUR LA TCHÉCOSLOVAQUIE :

Dr. Lankas.

Protocole.

Au moment de procéder à la signature de la Convention sur le transport des voyageurs et des bagages par Chemins de fer, conclue à la date de ce jour, les Plénipotentiaires soussignés ont, en présence et avec la participation du Délégué de la Commission de Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre, déclaré et stipulé ce qui suit :

La Convention sera ratifiée, les instruments de ratification devront être déposés à Berne le plus tôt possible ; elle entrera en vigueur entre les États qui l'auront ratifiée dès qu'un accord à ce sujet sera intervenu entre les Gouvernements de ces États.

Le présent Protocole, qui sera ratifié en même temps que la Convention conclue à la date de ce jour, sera considéré comme en faisant partie intégrante et aura les mêmes valeur et durée que cette Convention.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires et le Délégué de la Commission de Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre ont signé ce Protocole.

Fait à Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingt-quatre, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération Suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Puissances signataires.

POUR L'ALLEMAGNE :

Eduard Hoffmann.

POUR L'AUTRICHE :

Dr. Leo Di Paull.

POUR LA BELGIQUE :

Fernand Peltzer.

POUR LA BULGARIE :

D. Mikoff.

POUR LE DANEMARK :

A. Oldenburg.

POUR LA VILLE LIBRE DE
DANTZIG :
J. Modzelewski.

POUR L'ESPAGNE :
Emilio de Palacios

POUR L'ESTHONIE :
K. Meunier

POUR LA FINLANDE :
Urho Toivola.

POUR LA FRANCE :
H. Allizé.
Maurice Sibille.
C. Colson.

POUR LA GRÈCE :
Vassili Dendramis.

POUR LA HONGRIE :
F. Parcher de Terjékfalva.

POUR L'ITALIE :
Garbasse.

POUR LA LETTONIE :
Dr. O. Voigt

POUR LA LITHUANIE :
V. Sildzkauskas.

POUR LE LUXEMBOURG :
Lefort.

POUR LA NORVÈGE :
J. Irgens.

POUR LES PAYS-BAS :
W. Doude van Troostwijk.

POUR LA POLOGNE :

J. Medzelewski.

POUR LE PORTUGAL :

A. M. Bartolomeu Ferreira.

POUR LA ROUMANIE :

N. P. Comnène.

POUR LA COMMISSION DE GOU-
VERNEMENT DU TERRITOIRE DU
BASSIN DE LA SARRE :

J. Morize.

POUR LE ROYAUME DES SERBES,
CROATES ET SLOVÈNES :

M. Jovanovitch.

POUR LA SUÈDE :

Alströmer.

POUR LA SUISSE :

Motta.

POUR LA TCHÉCOSLOVAQUIE :

Dr. Lankas.



Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 28 JULI 1925.

Wetsontwerp

tot goedkeuring van de Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van goederen per spoorweg (I. O. G.) alsmede de Overeenkomst betreffende het vervoer van reizigers en reisgoed per spoorweg (I. O. R.), onderleekend te Bern op 23 October 1924.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MIJNE HEEREN,

De derde Conferentie voor de herziening van de Internationale Overeenkomst omtrent het goederenvervoer per spoorweg, welke gehouden werd te Bern op 1 Mei 1923 ten overstaan van vertegenwoordigers van al de Europeesche Staten, uitgenomen Groot-Brittannië, Rusland en Turkije, heeft den tekst omstandig herzien van de op 14 October 1890 te Bern tusschen België, Duitschland, Oostenrijk-Hongarije, Frankrijk, Italië, Luxemburg, Nederland, Rusland en Zwitserland gesloten Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van goederen per spoorweg en een Internationale Overeenkomst voorbereid betreffende het vervoer van reizigers en reisgoed per spoorweg.

1° Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van goederen per spoorweg (I. O. G.).

Luidens haar artikel 59, dient de Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van goederen per spoorweg herzien op gezette tijden.

Te dien einde werd door den Zwitserschen Bondsraad met de toestemming van de betrokken Staten beslist voor 1915 eene Conferentie bijeen te roepen; zij moest worden uitgesteld ten gevolge van den oorlog.

Zoodra de omstandigheden het toelieten, werd deze Conferentie bijeengeroepen om den tekst van de verschillende artikels der Overeenkomst in overeenstemming te brengen met de veranderingen die zich, sedert de laatste herziening, hadden voorgedaan in den economischen toestand alsmede in de gerechtelijke betrekkingen van de betrokken staten

Hoewel de grond zelve van de bestaande Overeenkomst in zijn geheel werd geëerbiedigd, werden er eenige bijvoegingen en wijzigingen in gebracht.

Hierna zijn de voornaamste samengevat :

De regelmatige lijnen van *auto- of scheepvaartdiensten* die met een spoorweg aansluiten mogen voorkomen op de lijst der aan de I. O. G. onderworpen vervoerondernemingen, op voorwaarde dat zij het internationaal vervoer doen onder de verantwoordelijkheid van een contracterende Staat of van een op bedoelde lijst vermelden spoorweg.

Bij geheel of gedeeltelijk verlies van goederen, die verzonden zijn tegen de voorwaarden van een tarief dat geen bepaald maximum van vergoeding voorziet, is deze beperkt tot 50 goudfranken per kilogram ruw gewicht, welke ook de waarde der vervoerde voortbrengselen zij, terwijl ze thans, voor de gewone colli, beperkt is tot de werkelijke waarde van het verlies of van de beschadiging van het goed.

Bij boos opzet of grove nalatigheid van den Spoorweg, mag de vergoeding niet meer bedragen dan 100 goudfranken per ontbrekend of beschadigd kilogram ruw gewicht, indien voor de zending geen belang bij de aflevering werd aangegeven.

De afzender is over 't algemeen, verantwoordelijk voor de gebrekkige verpakking van het goed, zonder daarom, zooals thans, een onderscheid te maken tusschen de *uiterlijk merkbare* gebreken en de *uiterlijk niet merkbare* gebreken; de spoorweg moet echter de in den vrachtbrief niet erkende uiterlijk merkbare gebreken bewijzen.

Daarentegen, huldigt de door de Conferentie aangenomen nieuwe tekst de verantwoordelijkheid van den spoorweg in geval van verlies van door den afzender ingediende en in den vrachtbrief vermelde bescheiden voor de vervulling der tol-, octrooi-, politie formaliteiten.

Voor de betrekkingen tusschen het publiek en den spoorweg, werden verschillende nieuwe bepalingen ten voordeele van de gebruikers van den spoorweg ingevoerd namelijk aangaande de rechtsvordering tegen den spoorweg die kan worden ingesteld tegen het Beheer van bestemming, zelfs in geval dit Beheer het goed niet heeft ontvangen.

2° Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van reizigers en reisgoed per spoorweg (I. O. R.).

Het vervoer per spoorweg van reizigers en reisgoed is in de verschillende landen niet op dezelfde wijze geregeld.

Voor het internationaal verkeer, troffen de betrokken Spoorwegen overeenkomsten over sommige bepaalde punten ; voor de punten waarover geen eensgezindheid kon bereikt worden, — namelijk aangaande de verantwoordelijkheid bij verlies, beschadiging of vertraagde aflevering van reisgoed —, is bij de tariefsbepalingen voorgeschreven, dat de reizigers en het reisgoed over elk grondgebied vervoerd worden onder het regime der reglementen voor binnenverkeer van elken spoorweg waarvan de lijnen worden benuttigd.

Anderzijds, zijn sommige punten, waarover eene overeenkomst tusschen de

Spoorwegen werd gesloten, op verschillende wijzen geregeld in de onderscheiden internationale tarieven : zoo is de leeftijdsgrens, voorzien voor kosteloos vervoer en voor vervoer tegen halven prijs van kinderen, van 4 tot 10 jaar in Engelsch-Belgisch, Belgisch-Nederlandsch en Belgisch-Duitsch rechtstreeks verkeer, van 3 tot 7 jaar in Fransch-Belgisch verkeer, van 3 tot 8 jaar in Engelsch-Belgisch-Zwitsersch en Engelsch-Belgisch-Italiaansch verkeer, enz.

Deze toestand biedt talrijke bezwaren aan zoo voor de Spoorwegen als voor het publiek en, sedert lang, doet zich de behoefte gevoelen van eenvormige regels voor te bereiden.

Hoewel voor de regeling van een zeker getal kwesties men zich moet gedragen naar de voorwaarden van de voor elk land bijzondere tarieven, werd gedurende de Conferentie, die in Mei 1923 te Bern gehouden werd, overeenstemming bereikt over talrijke belangrijke punten. Eenvormige regels werden aangenomen inzonderheid in zake leeftijdsgrens voor het verleenen van het kosteloos vervoer of van het half tarief aan de kinderen, minsten geldigheidsduur der biljetten, voorwerpen die in de spoorwegrijtuigen niet toegelaten zijn, voorwerpen die als reisgoed kunnen worden aangenomen, verantwoordelijkheid bij verlies, beschadiging of vertraagde aflevering van reisgoed.

Voor de verantwoordelijkheid van den spoorweg wegens dood of verwonding van een reiziger ten gevolge van een treinongeval, alsmede wegens schade ten gevolge van vertraging of opheffing van eenen trein of het missen van eene aansluiting, gelden de wetten en reglementen van den Staat waar het feit zich voordeed. Deze gevallen vallen niet onder toepassing van de Overeenkomst.

Het opmaken van internationale tarieven zal in de toekomst grootelijks vereenvoudigd zijn daar de grondslagen ervan bepaald zijn door de Overeenkomst; deze zal, door haar klare en nauwkeurige regeling, de betrekkingen van de vervoerders met het publiek en die van de spoorwegen onderling vergemakkelijken.

Dank zij de eenmaking der reisvoorwaarden, draagt deze overeenkomst zonder twijfel bij tot de uitbreiding van het internationaal reizigersverkeer.

*
* *

Rekening houdende met de schommelingen van den wissel der verschillende toetredende landen, werd een eenvormige munt, van bestendige waarde, gekozen als muntstandaard voor beide vorenbedoelde Overeenkomsten; beslist werd, dat de er in franken uitgedrukte sommen moeten beschouwd worden als betrekking hebbende op den goudfrank van waarde van 1/3, 18 dollar van de Vereenigde Staten van Amerika.

De Overeenkomsten werden gesloten en ondertekend in de Fransche taal volgens het bestaande diplomatisch gebruik. Bij den Franchen tekst gaan officieele vertalingen in de Duitsche en in de Italiaansche taal. In geval van verschil, echter, geldt de Fransche tekst.

*
* *

Het is noodig aan beide Overeenkomsten kracht van wet in België te geven.

Wij hebben, dienvolgens, de eer U, van 's Koningswege, bijgaande ontwerpen ter beraadslaging voor te leggen.

*De Minister van Spoorwegen,
Zeezezen, Posterijen en Telegrafen,*

E. ANSEELE.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,

E. VANDERVELDE.



Internationale Overeenkomst

BETREFFENDE HET VERVOER VAN GOEDEREN PER SPOORWEG

(I. O. G.)

GESLOTEN TUSSEN

Duitschland, Oostenrijk, België, Bulgarije, Denemarken, de Vrije Stad Dantzig, Spanje, Esthland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Italië, Lijfland, Lithauen, Luxemburg, Noorwegen, Nederland, Polen, Portugal, Roemenië, het Koninkrijk der Serviërs, Kroaten en Slovenen, Zweden, Zwitserland en Tsjecho-Slowakije.

De Regeeringen van voormelde Staten hebbende de noodzakelijkheid erkend van talrijke wijzigingen te brengen in de Internationale Overeenkomst van 14 October 1890 omtrent het goederenvervoer per spoorweg, gewijzigd op 16 Juli 1895, 16 Juni 1898 en 19 September 1906, tot welke de meeste onder haar toegetreden zijn, hebben beslist een nieuwe Overeenkomst omtrent het goederenvervoer per spoorweg te sluiten, met als grondslag het ontwerp dat zij in gemeen overleg hebben doen voorbereiden en dat vervat is in het op 8 Juni 1923 te Bern ondertekend Proces-verbaal, en hebben tot haar gevolmachtigden benoemd, te weten :

DUITSCHLAND :

den Heer Eduard HOFFMANN, Zaakgelastigde in Zwitserland.

OOSTENRIJK :

Zijne Excellentie den Heer Leo DI PAULI, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister in Zwitserland.

BELGIË :

Zijne Excellentie den Heer Fernand PELTZER, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister in Zwitserland.

BULGARIE :

den Heer Dimitri MIKOFF, Zaakgelastigde in Zwitserland.

DENEMARKEN :

Zijne Excellentie den Heer Andreas DE OLDENBURG, Buitengewoon Gevolmachtigd Minister in Zwitserland.

DE VRIJE STAD DANTZIG :

Zijne Excellentie den Heer Jean DE MODZELEWSKI, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister van Polen in Zwitserland.

SPANJE :

Zijne Excellentie den Heer Emilio DE PALACIOS Y FAU, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister in Zwitserland.

ESTHLAND :

den Heer Karl MENNING, Zaakgelastigde in Duitschland en in Zwitserland.

FINLAND :

den Heer Urho TOIVOLA, Bestuurder van het Finsch Secretariaat bij den Volkenbond.

FRANKRIJK :

Zijne Excellentie den Heer Henry ALLIZÉ, Afgezant in Zwitserland ;
den Heer Maurice SIBILLE, Afgevaardigde ;
den Heer Clément COLSON, Ondervoorzitter van den Staatsraad.

GRIEKENLAND :

den Heer Vassili DENDRAMIS, Zaakgelastigde in Zwitserland.

HONGARIJE :

den Heer Felix PARCHER DE TERJÉKFALVA, Zaakgelastigde in Zwitserland.

ITALIE :

Zijne Excellentie den Heer Carlo GARBASSO, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister in Zwitserland.

LIJFLAND :

Zijne Excellentie den Heer Oskar Vort, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister in Duitschland en in Zwitserland.

LITHAUEN :

Zijne Excellentie den Heer Venceslas SIDZIKAIUSKAS, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister in Duitschland, Zaakgelastigde in Zwitserland.

LUXEMBURG :

den Heer Antoine LEFORT, Staatsraad, Eerste Regeeringscommissaris voor Spoorwegen.

NOORWEGEN :

Zijne Excellentie den Heer Johannes INGERS, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister in Italië en in Zwitserland.

NEDERLAND :

Zijne Excellentie den Heer Willem I. DOUDE VAN TROOSTWIJK, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister in Zwitserland.

POLEN :

Zijne Excellentie den Heer Jean DE MODZELEWSKI, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister in Zwitserland.

PORTUGAL :

Zijne Excellentie den Heer Antonio M. B. FERREIRA, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister in Zwitserland.

ROEMENIË :

Zijne Excellentie den Heer Nicolas PETRESKO-COMNENE, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister in Zwitserland.

HET KONINKRIJK DER SERVIËRS, KROATEN EN SLOVENEN

Zijne Excellentie den Heer Miloutine YAVANOVITCH, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister in Zwitserland.

ZWEDEN :

Zijne Excellentie den Heer Baron Jonas M. ALSTRÖMER, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister in Zwitserland.

ZWITSERLAND :

den Heer Giuseppe MORITA, Bondsraad, Hoofd van het Politiek Bondsdepartement.

TSJECHO-SLOWAKIJE :

den Heer Atakar LANKAS, Departementshoofd bij het Ministerie van Spoorwegen.

Die, ten overstaan en met de deelneming van den Heer Jean MORIZE, Afgevaardigde van de REGEERINGS-COMMISSIE VAN HET GRONDGEBIED VAN HET SAARBEEKEN,

Na elkander hunne volmachten te hebben medegedeeld, welke in goeden en behoorlijken vorm zijn bevonden, omtrent navolgende artikelen zijn overeengekomen :

TITEL I.**Voorwerp en uitgestrektheid van de Overeenkomst.****ARTIKEL EÉN.**

Spoorwegen en vervoer waarop de Overeenkomst van toepassing is.

§ 1. — De tegenwoordige Overeenkomst is van toepassing op alle zendingen goederen die met een rechtstreekschen vrachtbrief ten vervoer worden besteld voor wegen die gaan over het grondgebied van ten minste twee der contracteerende Staten en uitsluitend afgelegd worden over de lijnen, vermeld in de volgens artikel 58 van deze Overeenkomst opgemaakte lijst.

§ 2. — Deze Overeenkomst is echter niet van toepassing :

1^o op zendingen waarvan de punten van vertrek en van aankomst gelegen zijn op het grondgebied van één zelfden Staat en die enkel geschieden in doorvoer over het grondgebied van een anderen Staat :

a) als de lijnen, waarover de doorvoer geschiedt, geëxploiteerd worden door eenen Spoorweg van den Staat van vertrek ;

b) zelfs, indien de lijnen, waarover de doorvoer geschiedt, niet geëxploiteerd worden door eenen Spoorweg van den Staat van vertrek, als de betrokken Spoorwegen bijzondere overeenkomsten hebben getroffen krachtens welke deze zendingen niet als internationale worden beschouwd.

2^o op zendingen tusschen statien van twee aangrenzende Staten, als het vervoer over heel den weg gedaan wordt door Spoorwegen van eenen dezer Staten, mits, echter, de afzender, door de keus van het formulier van den vrachtbrief, de toepassing van het voor deze Spoorwegen geldende reglement voor binnenverkeer vordert en geen enkele dezer Staten er zich tegen verzet.

ARTIKEL 2.

Deelneming van andere ondernemingen dan de Spoorwegen.

§ 1. — Kunnen op de bij artikel 1 voorziene lijst, buiten de Spoorwegen, worden vermeld : regelmatige lijnen van auto- en scheepvaartdiensten die met een spoorweg aansluiten en het internationaal vervoer doen onder de verantwoordelijkheid van een contracteerenden Staat of van een op de lijst vermelden Spoorweg.

§ 2. — Voor de ondernemingen dezer lijnen gelden al de opgelegde verplichtingen en al de aan de Spoorwegen door deze Overeenkomst erkende rechten, onder voorbehoud van de wijzigingen die noodzakelijk voortspruiten uit de verscheidenheden in het vervoer. Deze wijzigingen mogen, echter, niet afwijken van de bij deze Overeenkomst vastgestelde regels van verantwoordelijkheid.

§ 3. — De Staat, die eene der in § 1 aangewezen lijnen wil doen opnemen in de lijst moet de noodige maatregelen treffen opdat de bij § 2 voorziene wijzigingen op dezelfde wijze als de tarieven openbaar gemaakt worden.

ARTIKEL 3.

Voorwerpen van het vervoer uitgesloten.

§ 1. — Zijn uitgesloten van het vervoer tegen de voorwaarden van deze Overeenkomst, onder voorbehoud van de bij § 2 van artikel 4 voorziene afwijkingen :

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

2^o de voorwerpen die, door hunne afmeting, hun gewicht of hunne gesteldheid, ongeschikt zijn tot het gevraagde vervoer, met het oog op de inrichtingen of het materieel, ook slechts van één der te benuttigen Spoorwegen ;

3^o de voorwerpen waarvan het vervoer door wetsbepalingen of op grond van openbare orde verboden is, ook slechts op het grondgebied van eenen der te doorloopen Staten ;

4^o behoudens uitzonderingen aangewezen in Bijlage I tot deze Overeenkomst :

A. De voor ontploffing vatbare stoffen, als :

a) spring- of schietstoffen ;

b) munitiën ;

c) zunders en vuurwerk ;

d) samengeperste, vloeibaar gemaakte of onder drukking opgeloste gassen ;

e) stoffen die, bij het in aanraking komen met water, ontvlambare of verbranding bevorderende gassen laten ontsnappen.

Stoffen, welke niet dienen tot het schieten of tot het bevorderen van ontploffingen zijn, in den zin van deze Overeenkomst, geen ontplofbare stoffen als de aanraking van eene vlam ze niet kan doen ontploffen, en als ze bij schok of wrijving niet gevoeliger zijn dan dinitrobenzol.

B. Voor zelfontbranding vatbare stoffen ;

C. Afkeerwekkende of kwalijkriekende stoffen.

ARTIKEL 4.

Voorwerpen onder bepaalde voorwaarden tot het vervoer toegelaten.

§ 1. — De hierna aangewezen voorwerpen worden met internationale vrachtbrieven tot het vervoer toegelaten, tegen volgende voorwaarden :

1^o de in bijlage I tot deze Overeenkomst genoemde voorwerpen worden onder de daarbij aangegeven voorwaarden toegelaten ;

2^o lijken worden onder volgende voorwaarden toegelaten :

a) het vervoer geschiedt als ijlgood, onder begeleiding van eenen persoon, tenzij het vervoer als vrachtgoed of zonder begeleiding toegelaten zij op al de Spoorwegen welke deelnemen aan het vervoer ;

b) de vervoerkosten dienen bij vertrek betaald ;

c) het vervoer is onderworpen aan de wetten en politiereglementen van elken Staat, voor zoover niet, ten aanzien van dit vervoer, tusschen verschillende Staten regelingen getroffen zijn ;

3^o op eigen wielen loopende spoorwegvoertuigen worden toegelaten, op voorwaarde dat een Spoorweg vaststelt dat het voertuig loopen kan en dit bevestigt

door eene melding op het voertuig of door een bijzonder getuigschrift; locomotieven, tenders en motorwagens dienen, bovendien, begeleid door een door den afzender geleverden bevoegden bediende, inzonderheid om het smeren te verzekeren.

4^o levende dieren worden onder volgende voorwaarden toegelaten :

a) zendingen levende dieren vergezeld van een door den afzender gestelden begeleider, tenzij het geldt kleine dieren ten vervoer besteld in goed gesloten kooien, kisten, manden enz.; begeleiding wordt, echter, niet geleverd in geval van uitzonderingen voorzien door de internationale rechtstreeksche tarieven of door overeenkomsten getroffen tusschen Spoorwegen;

b) de afzender moet zich gedragen naar de vecartsenijkundige politievoorschriften der Staten van afzending, van bestemming en van doorvoer. Te dien einde, moet hij al de noodige begeleidingsbescheiden indienen;

5^o voorwerpen waarvan de lading of het vervoer naar het oordeel van den Spoorweg van afzending, bijzondere moeilijkheden zou opleveren wegens de inrichtingen of het materieel van éenen of meer der bereden Spoorwegen, worden enkel onder bijzondere, voor elk geval te bepalen voorwaarden, toegelaten.

§ 2. — Twee of meer toetgetreden Staten kunnen voor hun onderling verkeer, bij bijzondere overeenkomsten bepalen, dat voorwerpen, die volgens de tegenwoordige Overeenkomst uitgesloten zijn, onder zekere voorwaarden tot het internationaal vervoer tusschen die Staten toegelaten worden, of dat de in Bijlage I genoemde voorwerpen toegelaten worden onder minder strenge voorwaarden.

De Spoorwegen kunnen ook, door geschikte tariefbepalingen, van het vervoer uitgesloten voorwerpen toelaten of minder strenge bepalingen vaststellen voor voorwaardelijk toegelaten voorwerpen.

ARTIKEL 3.

Verplichtend vervoer der goederen door den Spoorweg.

§ 1. — Elke aan deze Overeenkomst onderworpen Spoorweg is, met inachtneming van de voorwaarden derzelve, verplicht elke krachtens deze Overeenkomst toegelaten zending goederen, te bewerkstelligen, mits :

- a) de afzender zich aan de voorschriften der Overeenkomst onderwerpt;
- b) het vervoer met de gewone middelen van vervoer mogelijk zij;
- c) het vervoer niet belet weze door omstandigheden die de Spoorweg niet kon vermijden en die hij niet vermocht te verhelpen.

§ 2. — De Spoorweg is slechts verplicht goederen, wier lading, overlading of lossing bijzondere toestellen vergen, ten vervoer aan te nemen, in zooverre de statien waar die verrichtingen moeten geschieden, over zulke toestellen beschikken.

§ 3. — De Spoorweg moet slechts die zendingen aannemen waarvan het vervoer onverwijld kan worden bewerkstelligd; de ter afzendingsstatie van kracht zijnde voorschriften, bepalen in welke gevallen die statie verplicht is de zendingen, die deze voorwaarden niet vervullen, voorloopig in bewaring te nemen.

§ 4. — De zendingen dienen verzonden in de volgorde harer aanneming ten vervoer, behoudens het in volgende paragraaf voorziene geval.

§ 5. — Indien het openbaar belang of de noodwendigheden van de exploitatie het vergen, kan de bevoegde overheid beslissen, dat :

- a) de dienst geheel of gedeeltelijk geschorst wordt ;
- b) sommige zendingen worden uitgesloten of slechts onder bepaalde voorwaarden aangenomen ;
- c) sommige zendingen den voorrang op andere hebben.

Deze maatregelen dienen ter algemeene kennis gebracht.

Elke Spoorweg kan de zendingen weigeren waarvan het vervoer zou belet worden door dergelijke beperkingen.

§ 6. — Elke overtreding der bepalingen van dit artikel geeft recht op vergoeding der daardoor veroorzaakte schade.

TITEL II.

Vervoerovereenkomst.

HOOFDSTUK EÉN.

VORM EN VOORWAARDEN VAN DE VERVOEROVEREENKOMST.

ARTIKEL 6.

Inhoud en vorm van den vrachtbrief.

§ 1. — Voor elke aan deze Overeenkomst onderworpen internationale zending, moet de afzender eenen vrachtbrief naar het formulier der Bijlage II tot deze Overeenkomst, overleggen.

De vrachtbriefformulieren dienen gedrukt op wit, stevig schrijfpapier; de ijlgoodvrachtbrieven hebben, aan weerszijden, onder en boven, een roode streep van ten minste een centimeter breedte.

§ 2. — De internationale tarieven of de overeenkomsten tusschen Spoorwegen bepalen in welke taal de vrachtbriefformulieren dienen gedrukt. Indien daarover geen tariefsbepalingen of overeenkomsten bestaan, dienen de formulieren gedrukt in eene der officieele talen van den Staat van afzending, zij moeten, bovendien, een Franschen, of Duitschen of Italiaanschen tekst bevatten en kunnen alle nuttig geachte vertalingen in andere talen bevatten.

Het door den afzender in te vullen gedeelte dient steeds opgesteld in eene der officieele talen van het land van afzending. Welke vertalingen noodig zijn, wordt bepaald door de schikkingen der internationale tarieven of door bijzondere overeenkomsten tusschen de Spoorwegen. Wordt dit niet bepaald, dan moet de afzender eene Fransche, of Duitsche, of Italiaansche vertaling bijvoegen.

§ 3. — De door vette lijnen omlijste gedeelten van het formulier moeten door den Spoorweg, de overige door den afzender worden ingevuld. De afzender moet de vakken die hij niet invult, door middel van eene streep ongeldig maken.

§ 4. — Door de keus van den vrachtbrief — wit papier of wit papier met roode streep onder en boven — wordt aangewezen of het vervoer als ijl- of als vrachtgoed moet geschieden.

Worden niet aangenomen, de aanvragen om vervoer als ijlgoed over een gedeelte van den weg en als vrachtgoed over het overige gedeelte, tenzij een bijzondere overeenkomst getroffen is tusschen al de betrokken Spoorwegen

§ 5. — Vrachtbrieven waarin overschrijvingen of uitkrabbingen voorkomen, worden geweigerd.

Doorhalingen worden maar toegelaten als de afzender ze door zijne handtekening goedkeurt. Voor het gewicht of het aantal colli moet hij de gewijzigde hoeveelheden voluit schrijven.

§ 6. — De meldingen in den vrachtbrief moeten worden geschreven of gedrukt in onuitwischbare letter.

Volgende meldingen zijn verplichtend :

- a) de plaats waar en den datum dat hij is opgemaakt;
- b) de aanwijzing van den Spoorweg van afzending ;
- c) de aanwijzing van den Spoorweg van bestemming en van de statie van bestemming, met alle noodige nadere gegevens om alle verwarring te vermijden tusschen de verschillende statien, die hetzij een zelfde gemeente, hetzij gemeenten met denzelfden naam of met soortgelijke namen bedienen ;
- d) den naam en de woonplaats van de bestemming.

Een enkele persoon, firma of handelsfirma dient aangewezen als bestemming. De aanwijzing, als bestemming, van de statie of den overste der statie van bestemming wordt maar toegelaten, indien het toepasselijk tarief het uitdrukkelijk toelaat. Adressen die den naam van den bestemming niet aanwijzen, als : « aan order van », « aan drager van het duplicaat vrachtbrief » worden niet aangenomen ;

e) de aanwijzing van den aard der goederen, de opgave van het gewicht of een soortgelijke opgave in overeenstemming met de reglementen van den Spoorweg van afzending en, bovendien, voor stukgoedzendingen, het aantal, de wijze van verpakking, de merken en nummers der colli en, voor door den afzender te laden zendingen, de reeks, het nummer en de eigendomsmerken van den wagon. De goederen dienen opgegeven : de in Bijlage I genoemde goederen, onder de in die Bijlage voorkomende benaming ; de goederen, opgenomen in de klasse-indeeling der goederen of in de tarieven, onder de daarin gebruikte benaming ; de andere goederen onder de in den handel gebruikte benaming.

Ingeval de plaats, op den vrachtbrief voorbehouden voor de aanwijzing der goederen, onvoldoende is, moeten de artikelen worden vermeld op bijzondere bladen, zorgvuldig gehecht aan den vrachtbrief en ondertekend door den afzender ;

f) de volledige opsomming der voor de vervulling van de tol-, octrooi-, fiscus- of politievoorschriften en van de voorschriften van andere bestuursoverheden vereischte bescheiden die bij den vrachtbrief gaan of vermeld zijn als neergelegd in een aangewezen statie;

g) de onderteekening door den afzender, met zijnen naam of zijne firma, en de opgave van zijn adres, aangevuld door zijn telegram- en telefoonadres, als hij het nuttig acht. De onderteekening kan gedrukt zijn of door den stempel van den afzender vervangen worden, indien de wetten of reglementen der statie van afzending dit veroorloven. In den vrachtbrief moet slechts één persoon of ééne firma als afzender aangewezen zijn.

De vrachtbrief kan, bovendien, volgende vermeldingen bevatten :

h) de melding « ter statie (kantoorliggend) » of de melding « af te leveren aan huis », op voorwaarde dat deze laatste wijze van aflevering mogelijk is ter statie van bestemming (artikel 16, § 2). Voor outploffing of voor zelfontbranding vatbare stoffen (zie Bijlage I) mogen niet ter statie gezonden worden;

i) het verlangen tot toepassing van de tarieven, inzonderheid van de bijzondere tarieven of de uitzonderingstarieven voorzien bij artikels 11, § 10 en 34;

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

l) de aanwijzing der kosten welke de afzender te zijnen laste neemt, overeenkomstig artikel 33;

m) de terugbetaling waarmee de goederen bezwaard zijn alsook de door den Spoorweg daarop gedane voorschotten, zooals gezegd in artikel 19;

n) de vermelding van den te volgen weg met aanwijzing der statien waar de tol- of octrooiformaliteiten, alsmede de voorschriften vereischt door de fiscus- of politieoverheden en andere bestuursoverheden, te vervullen zijn;

o) de aanwijzing van eenen lasthebber, overeenkomstig artikel 15.

§ 7. — In de vrachtbrieven mogen maar andere verklaringen worden opgenomen, als zij voorgeschreven zijn door de wetten en reglementen van eenen Staat en niet strijdig zijn met deze Overeenkomst.

Het is verboden den vrachtbrief door andere stukken te vervangen of daaraan andere bescheiden toe te voegen dauidie, welke door de tegenwoordige Overeenkomst zijn toegelaten. Echter, moet de afzender, indien de wetten en reglementen het voorschrijven, behalve den vrachtbrief, een stuk opmaken, dat bestemd is om in het bezit van den Spoorweg te blijven om hem tot bewijs der vervoerovereenkomst te strekken.

§ 8. — Het is verboden in een zelfden vrachtbrief voorwerpen op te nemen, die niet zonder bezwaar en zonder overtreding van de tol-, octrooi-, fiscus- en politievoorschriften of van de voorschriften van andere bestuursoverheden met elkander kunnen samengeladen worden.

§ 9. — De goederen die door den afzender en den bestemming moeten geladen en gelost worden, dienen vergezeld van afzonderlijke vrachtbrieven, waarin geen door den Spoorweg te behandelen voorwerpen voorkomen.

Voor de in artikel 4 aangewezen voorwerpen dienen insgelijks afzonderlijke vrachtbrieven opgemaakt.

§ 10. — Voor elken wagon moet een afzonderlijke vrachtbrief afgegeven worden, tenzij voor ondeelbare voorwerpen die meer dan één wagon vergen. Deze regel geldt, echter, niet als de bijzondere voorschriften voor het bedoeld verkeer of de toete passen tarieven de verzending van verschillende wagons met denzelfden vrachtbrief over den heelen weg toelaten.

§ 11. — De afzender mag onderaan de keerzijde van den vrachtbrief — doch als enkele inlichting voor den bestemming en zonder eenige verplichting of verantwoordelijkheid voor den Spoorweg — volgende meldingen inlasschen :

- « Afgezonden door N. » ;
- « Bij opdracht van N. » ;
- « Ter beschikking van N. » ;
- « Tot voortzending aan N. » ;
- « Verzekert bij N. » ;
- « Voor het schip N. » ;
- « Van het schip N. » ;
- « Tot uitvoer naar N. ».

Elke dier meldingen moet betrekking hebben op de gansche zending.

ARTIKEL 7.

*Verantwoordelijkheid omtrent de opgaven in den vrachtbrief. Vrachtverhooying.
Te treffen maatregelen bij overbelasting.*

§ 1. — De afzender is aansprakelijk voor de juistheid van de door hem in den vrachtbrief geschreven opgaven en verklaringen ; hij draagt al de gevolgen voortvloeiende uit het feit dat deze opgaven of verklaringen onregelmatig, onnauwkeurig, onvolledig of op een andere dan de daartoe aangewezen plaats vermeld zijn.

§ 2. — De Spoorweg heeft altijd het recht te onderzoeken of de zending overeenstemt met de opgaven in den vrachtbrief. De afzender of de bestemming dient aanzocht om bij dit onderzoek aanwezig te zijn als dit plaats heeft ter statie van afzending of ter statie van bestemming. Biedt belanghebbende zich niet aan of heeft het onderzoek plaats onderweg en bij ontstentenis van andere wets- of reglements-bepalingen van kracht in het land waar het onderzoek geschiedt, dan heeft dit plaats ten overstaan van twee getuigen, die niet tot den Spoorweg behooren. Stemt de zending niet overeen met de opgaven van den vrachtbrief, dan worden de kosten van het onderzoek ten laste gelegd van de zending, tenzij ze ter plaatse werden betaald.

§ 3. — De wetten en reglementen van elken Staat bepalen de voorwaarden waarin de Spoorweg het recht heeft of verplicht is om het gewicht der goederen of het aantal colli, alsmede de werkelijke tarra der wagons te onderzoeken of na te gaan.

§ 4. — Worden wagenladingen op eene weegbrug gewogen, dan wordt het gewicht vastgesteld door van het gezamenlijk gewicht van den geladen wagon de

op den wagon vermelde tarra af te trekken, tenzij een andere tarra bevonden wordt bij een afzonderlijke weging van den ledigen wagon.

§ 5. — Bij onregelmatige, onjuiste of onvolledige aanwijzing of aangifte, waaruit kan volgen, dat krachtens 4° van artikel 3 van het vervoer uitgesloten voorwerpen worden aangenomen, de zending een lagere vervoerprijs geniet of de normale toepassing der tarieven verhinderd wordt, bij niet inachtneming van de in bijlage I voorgeschreven veiligheidsmaatregelen of bij overbelasting van een door den afzender geladen wagon, moet eene vrachtverhooging betaald worden, onverminderd de bijbetaling van het verschil der vervoerkosten, en, zoo noodig, de vergoeding voor gebeurlijke schade, alsmede de straffen.

De vrachtverhooging is bepaald aldus :

a) Bij onregelmatige, onjuiste of onvolledige aangifte van krachtens 4° van artikel 3 van het vervoer uitgesloten goederen of van in Bijlage I genoemde goederen, of bij niet inachtneming van de in deze Bijlage voorgeschreven veiligheidsmaatregelen, wordt als vrachtverhooging geheven :

Voor krachtens 4° van art. 3 van het vervoer uitgesloten goederen	15 frank								
Voor in Bijlage I genoemde goederen.. . . .	<table> <tr> <td>Klasse I, groep 1 a</td><td>15 »</td></tr> <tr> <td>Klasse I, groepen 1 b, 1 c en 1 d</td><td>10 »</td></tr> <tr> <td>Klasse I, groep 1 e, en Klassen II en III</td><td>5 »</td></tr> <tr> <td>Klassen IV, V en VI</td><td>1 »</td></tr> </table>	Klasse I, groep 1 a	15 »	Klasse I, groepen 1 b, 1 c en 1 d	10 »	Klasse I, groep 1 e, en Klassen II en III	5 »	Klassen IV, V en VI	1 »
Klasse I, groep 1 a	15 »								
Klasse I, groepen 1 b, 1 c en 1 d	10 »								
Klasse I, groep 1 e, en Klassen II en III	5 »								
Klassen IV, V en VI	1 »								
per kilogram ruw gewicht van hetgeheel collo.									

Indien de bepalingen voor binnenverkeer van den Spoorweg, waarop de overtreding werd vastgesteld, lagere vrachtverhoogingen voorzien, worden deze laatste geheven.

b) Bij onregelmatige, onnauwkeurige of onvolledige aangifte van eene zending die andere dan bij letter a van deze paragraaf genoemde goederen bevat, bedraagt de vrachtverhooging het dubbel van het verschil tusschen den vervoerprijs die van het punt van vertrek af tot aan het punt van bestemming regelmatig van toepassing is met de onregelmatige, onnauwkeurige of onvolledige aangifte en den vervoerprijs die diende geheven, indien de aangifte regelmatig, nauwkeurig en volledig geweest was.

Deze vrachtverhooging moet ten minste 1 frank bedragen, zelfs indien geen vrachtverschil bestaat. Voorzien de bepalingen voor binnenverkeer van den Spoorweg, waarop de overtreding werd vastgesteld, een lager minimum, dan wordt dit laatste toegepast.

c) Bij opgave van een minder gewicht dan het werkelijk gewicht, bedraagt de vrachtverhooging het dubbel van het verschil tusschen den vervoerprijs van het aangegeven gewicht en dien van het bevonden gewicht, van de statie van afzending tot aan de statie van bestemming.

d) In geval van overbelasting van een door den afzender geladen wagon, bedraagt de vrachtverhooging zesmaal de vracht van het gewicht dat het draagvermogen overschrijdt van de verzendingsstatie af tot aan de statie van bestemming. Overbelasting bestaat wanneer de belasting van eenen wagon het bepaald draagvermogen overschrijdt zooals het hierna is bepaald :

Als een wagon maar één enkel, op de toegelaten belasting betrekking hebbend, opschrift draagt, wordt dit beschouwd als aanwijzende het laadgewicht (gewone belasting); het draagvermogen is dan gelijk aan dit met vijf ten honderd vermeerderd laadgewicht.

Als een wagon twee opschriften draagt, beteekent de kleinste tonnenmaat het laadgewicht en de hoogste tonnenmaat het draagvermogen.

e) Bij opgave van een lager gewicht dan het werkelijk gewicht en bij overbelasting voor één zelfden wagon, worden zoowel de vrachtverhooging voor het eerste feit als die voor het tweede feit geheven.

§ 6. — De overeenkomstig § 5 hiervoren te heffen vrachtverhoogingen zijn ten laste van de vervoerde goederen, waar ook de feiten, die ze rechtvaardigen, werden vastgesteld.

Indien de waarde der goederen het bedrag der vrachtverhoogingen niet dekt of indien de bestemming de goederen weigert, dient het niet gedekte bedrag der vrachtverhoogingen betaald door den afzender.

§ 7. — De vrachtverhooging is niet verschuldigd :

a) bij onjuiste aangifte van het gewicht, wanneer, krachtens de voor de statie van afzending geldende voorschriften, de weging door den Spoorweg verplicht is;

b) bij onjuiste aangifte van het gewicht of bij overbelasting, wanneer de afzender, in den vrachtbrief, weging door den Spoorweg heeft verlangd;

c) bij overbelasting, onderweg veroorzaakt door luchtsomstandigheden, zoo de afzender bewijst dat hij, bij het beladen van den wagon, de voor de statie van afzending geldende voorschriften heeft nagekomen;

d) in geval van toename van het gewicht gedurende het vervoer, die geene overbelasting van den wagon veroorzaakt, mits de afzender bewijst, dat de gewichtstoename aan invloed van het weder is toe te schrijven.

§ 8. — Als de overbelasting van eenen wagon vastgesteld wordt door de statie van afzending of door eene tussenstatie, wordt de overvracht van den wagon genomen, zelfs wanneer geene vrachtverhooging dient geheven. De afzender wordt, in voorkomend geval, door het toedoen van de statie van afzending onverwijld verzocht zijn besluit te doen kennen omtrent de overvracht.

De overbelasting wordt bevracht, voor den afgelegden weg, volgens den op de hoofdloading toegepasten vervoerprijs, met, in voorkomend geval, de sub § 5 hiervoren voorziene vrachtverhooging; in geval van lossing, wordt het loon voor deze verrichting berekend volgens het tarief der bijkosten van den Spoorweg die ze doet.

Schrijft de afzender voor, de overvracht terug of voort te zenden, dan wordt ze beschouwd als een afzonderlijke zending.

ARTIKEL 8.

Sluiten der overeenkomst van vervoer. Duplicaat van den vrachtbrief.

§ 1. — De vervoerovereenkomst is gesloten zoodra de afzendingsstatie het goed met den vrachtbrief ten vervoer heeft aangenomen. De afzendingsstatie

stelt de aanneming vast door op den vrachtbrief haren stempel te plaatsen, waarop de datum der aanneming voorkomt.

§ 2. De stempeling moet plaats hebben onmiddellijk nadat alle in denzelfden vrachtbrief aangegeven goederen aan den spoorweg zijn overgegeven en na betaling der kosten welke de afzender te zijnen laste neemt. Deze stempeling moet geschieden in tegenwoordigheid van den afzender, als deze het vraagt.

§ 3. — Na de stempeling strekt de vrachtbrief ten bewijze der overeenkomst van vervoer.

§ 4. — Echter, wat betreft goederen die, overeenkomstig de tarieven of de met den afzender gesloten overeenkomsten, voor zoover deze ter statie van afzending geoorloofd zijn, door den afzender dienen geladen, leveren de opgaven van den vrachtbrief met betrekking tot het gewicht of het getal der colli geen bewijs tegen den Spoorweg op, voor zoover dat gewicht en het getal colli niet door den Spoorweg onderzocht en dit op den vrachtbrief vastgesteld is.

§ 5. — De Spoorweg is verplicht de ontvangst van het goed en den datum dat het ten vervoer is aangenomen, te erkennen op een duplicaat van den vrachtbrief, dat hem tegelijk met dezen door den afzender moet worden aangeboden.

Dit duplicaat heeft noch de kracht van den oorspronkelijken vrachtbrief, noch die van een cognossement.

ARTIKEL 9.

Grondslagen voor de berekening der vrachtprijzen. Tarieven en te volgen wegen.

§ 1. — De vrachtprijzen en de bijkosten worden berekend overeenkomstig de in elken Staat rechtsgeldige en behoorlijk openbaar gemaakte tarieven. Deze tarieven moeten alle noodige aanwijzingen bevatten voor de berekening der vrachtprijzen en der bijkosten en, in voorkomend geval, de voorwaarden bepalen waarin rekening wordt gehouden met den wisselkoers.

§ 2. — De tarieven moeten al de bijzondere voorwaarden voor de verschillende soorten zendingen doen kennen en, inzonderheid, of ze voor ijlgood of voor vrachtgoed gelden. Indien, voor alle of voor sommige goederen, of voor sommige wegen, een Spoorweg maar een tarief voor ééne soort van vervoer heeft, kan dit tarief worden toegepast op de zendingen met witten vrachtbrief of met vrachtbrief met roode streepen, onder de voorwaarden van leveringstijd die voor elken dezer vrachtbrieven voortvloeiën uit de bepalingen van artikel 6, § 4 en 11.

De tarieven moeten tegenover elkeen op eenvormige wijze worden toegepast. Hunne voorwaarden zijn geldig in zooverre zij niet strijden met deze Overeenkomst, zooniet worden zij beschouwd als nietig.

§ 3. — a) Heeft de afzender in den vrachtbrief den te volgen weg voorgescreven, dan worden de vrachtprijzen langs dezen weg berekend.

De aanwijzing van de statien waar de tol-, octrooi-, fiscus- of politieformali-

teiten en de formaliteiten der andere bestuursoverheden moeten geschieden wordt beschouwd als een voorschrift van te volgen weg.

b) Indien de afzender in den vrachtbrief enkel de toe te passen tarieven heeft voorgeschreven, past de Spoorweg deze tarieven toe in zóoverre daardoor de statien kunnen bepaald worden waartusschen de gevraagde tarieven dienen toegepast. Tusschen de te volgen wegen waarop deze tarieven van toepassing zijn op den dag dat de overeenkomst gesloten is, kiest de Spoorweg den weg die hem voor den afzender het voordeeligst schijnt.

c) Wanneer de afzender in den vrachtbrief de vooruitbetaling van de vracht tot eene tusschenstatie voorschrijft in de bij artikel 17, § 1, voorziene voorwaarden, kiest de Spoorweg tusschen de wegen die over deze tusschenstatie gaan, dezen welke hem voor den afzender het voordeeligst schijnt. De vrachtprijzen worden berekend langs den door den Spoorweg verkozen weg.

d) Indien, in de sub letter a) en c) hiervoren voorziene gevallen, een internationaal tarief bestaat tusschen de statie van afzending en de statie van bestemming op den sub letter a) gevorderden weg of tusschen de statie van afzending en de sub letter c) aangewezen statie, wordt dit tarief toegepast, op voorwaarde dat, bij de afzending, zijne toepassing niet ondergeschikt zij aan nog niet vervulde voorwaarden.

e) Indien de door den afzender verstrekte aanwijzingen niet volstaan om den te volgen weg of de tarieven volkomen vast te stellen, of indien sommige dezer aanwijzingen onvereinigbaar zijn, kiest de Spoorweg den weg of de tarieven welke hem voor den afzender het voordeeligst schijnen. Hij gedraagt zich steeds naar de opgaven van den vrachtbrief wat betreft de sub letter a), lid 2, bedoelde statien en, zooveel mogelijk, naar de andere voorschriften van den afzender.

Indien, echter, tusschen de statie van afzending en de statie van bestemming een internationaal rechtstreeksch tarief bestaat, wordt dit tarief toegepast, mits de daarbij bepaalde weg, in voorkomend geval, strookt met de voorschriften in den vrachtbrief omtrent de sub letter a), lid 2, bedoelde statien en zijne toepassing niet ondergeschikt zij aan andere nog niet vervulde voorwaarden.

f) In al de hiervoren voorziene gevallen, worden de termijnen berekend over den weg, voorgeschreven door den afzender of gekozen door den Spoorweg.

g) De Spoorweg mag, buiten de in artikel 5, § 5, en in artikel 23, § 1, voorziene gevallen, het vervoer maar een anderen dan den door den afzender opgegeven weg doen volgen als :

1° de vrachtprijzen en de leveringstijden, de prijzen en termijnen, berekend over den door afzender aangewezen weg, niet overschrijden ;

2° de tol-, oetrooi-, fiscus- of politieformaliteiten en formaliteiten der andere bestuursoverheden steeds geschieden in de door den afzender aangewezen statien.

Aan den afzender wordt ervan kennis gegeven, dat het vervoer geschiedt langs een anderen weg dan dien welken hij had voorgeschreven.

h) In de sub b), c) en e) (lid 1) van deze paragraaf bedoelde gevallen, is de Spoorweg slechts bij boos opzet of grove nalatigheid verantwoordelijk voor de schade veroorzaakt door de keus van den te volgen weg of van de tarieven.

§ 4. — Boven de bij de tarieven vastgestelde vrachtprijzen en verschillende

bijkosten, worden geenerlei andere sommen ingevorderd dan de door de Spoorwegen gedane uitgaven zooals uit- of invoerrechten, niet in het tarief opgenomen kosten van vervoer van de eene statie naar de andere, kosten voor herstellingen aan de uit- of inwendige verpakking van het goed gevorderd, ten einde het behoud daarvan te verzekeren en andere dergelijke uitgaven. Deze uitgaven dienen behoorlijk vastgesteld en afzonderlijk afgerekend in den vrachtbrief, bij welchen de bewijsstukken moeten gaan. Dienen deze uitgaven door den afzender terugbetaald, dan worden de bewijsstukken met den vrachtbrief niet aan den bestemming afgegeven, doch samen met de nota van kosten aan den afzender besteld, zooals voorgeschreven bij artikel 17.

ARTIKEL 10.

Verbod van bijzondere overeenkomsten.

Elke bijzondere overeenkomst, waarbij eene vermindering op de prijzen der tarieven aan een of meer afzenders wordt verleend, is streng verboden en van rechtswege nietig.

Zijn, echter, toegelaten, de prijsverminderingen, die behoorlijk openbaar gemaakt werden en bij gelijke wijze van toepassing zijn op elkeen tegen dezelfde voorwaarden, alsmede die, welke worden verleend, hetzij voor den Spoorwegdienst, hetzij voor den dienst der Openbare besturen, hetzij ten bate van werken van liefdadigheid.

ARTIKEL 11.

Leveringstijd.

§ 1. — De leveringstijd mag de volgende maxima niet overschrijden :

a) Voor ijsgoed :

1° tijd voor verzending, 1 dag;

2° tijd voor het vervoer, voor elke 250 kilometer of gedeelte van 250 kilometer afstand, voorzien bij de tarieven, 1 dag.

b) voor vrachtgoed :

1° tijd voor verzending, 2 dagen;

2° tijd voor het vervoer, voor elke 250 kilometer of gedeelte van 250 kilometer afstand, voorzien bij de tarieven, 2 dagen.

§ 2. — Wanneer de zending over verschillende per spoor aansluitende netten gaat, wordt de tijd voor het vervoer berekend naar den geheelen afstand tusschen de statie van afzending en die van bestemming; de tijd voor verzending wordt slechts éénmaal gerekend, welk ook het aantal der spoorwegnetten zij, waarover het vervoer loopt.

§ 3. — De wetten en reglementen van elken Staat bepalen in hoeverre de aan hun gezag onderworpen Spoorwegen bevoegd zijn, langere termijnen te bepalen voor de volgende gevallen :

a) Voor zendingen die gaan over :

Zee of bevaarbare binnenwaters per pont of per boot;

Eene baan zonder spoorweg ;

Sommige verbindingssporen die twee lijnen van een zelfde net of van verschillende netten verbinden ;

Een locaalspoorweg ;

Eene lijn met ongewone spoorwijdte.

b) Ter gelegenheid van buitengewone omstandigheden die voor gevolg hebben :

Een buitengewone uitbreiding van het verkeer ;

Buitengewone moeilijkheden voor de exploitatie.

De langere termijnen moeten in al de gevallen vastgesteld worden in dagen.

§ 4. — De langere termijnen, die door de sub letter a) van § 3 hiervoren vermelde omstandigheden gerechtvaardigd zijn, moeten voorkomen in de tarieven. De langere termijnen, voorzien sub letter b) van § 3, dienen openbaar gemaakt en mogen niet vóór hunne bekendmaking in werking treden.

§ 5. — De leveringstijd begint des middernachts na de bij artikel 8, § 1. voorziene aanneming en vervoer van de goederen.

§ 6. — Hij is nagekomen indien, vóór dat de tijd verstreken is, het goed afgeleverd of van de aankomst daarvan kennis gegeven is aan den bestemming of aan den tot de ontvangst bevoegden persoon, krachtens de reglementen van den met de aflevering belasten Spoorweg. De wetten en reglementen van elken Staat bepalen de wijze, waarop het ter hand stellen van den brief van kennisgeving is vastgesteld.

Voor de zendingen, welke door den Spoorweg niet aan huis bezorgd worden en waarvoor geen kennisgeving van aankomst dient gezonden, is de leveringstijd nagekomen wanneer, vóór dat deze tijd verstreken is, het goed op de statie van bestemming ter beschikking van den bestemming is.

§ 7. — De leveringstijd wordt verlengd met dien, noodig voor de vervulling der tol-, octrooi-, fiscus- of politiefomaliteiten en der formaliteiten van andere bestuursoverheden, alsmede met dien, gedurende welken eene stoornis van den dienst, tijdelijk belet het vervoer te beginnen of voor te zetten, buiten schuld van den Spoorweg.

Hij wordt eveneens verlengd met den tijd, noodig voor de uitvoering der bij §§ 2 en 3 van artikel 7 voorziene verrichtingen en met den duur van het oponthoud ten gevolge van een krachtens artikel 21 door den afzender bevolen wijziging van de overeenkomst van vervoer.

Voor het vervoer van levende dieren is de leveringstijd, bovendien, geschorst gedurende :

a) Het verblijf der dieren in de statien- drinkplaatsen ;

b) Het oponthoud ten gevolge van een politievoorschrift ;

c) Het onderzoek van den veearts.

§ 8. — Voor vrachtgoedzendingen, is de leveringstijd geschorst op Zon- en erkende feestdagen.

Voor ijlgoedzendingen, begint de leveringstijd een dag later, als de dag, volgende op dien, dat het goed ten vervoer is aangenomen, een Zon- of een erkende feestdag is. Evenzoo eindigt die tijd eerst den volgenden dag, als de laatste dag van den leveringstijd een Zon- of erkende feestdag is. Deze bepalingen gelden, echter, niet voor ijlgoedzendingen waarvoor de statien, hetzij in het land van afzending, hetzij in het land van bestemming, open zijn op Zon- en erkende feestdagen.

§ 9. — Indien de wetten of reglementen van eenen Staat de geheele of gedeeltelijke schorsing van het ijlgoederenvervoer op Zondag en zekere erkende feestdagen voorschrijven, wordt de leveringstijd in verhouding verlengd.

§ 10. — Indien volgens de wetten en reglementen van eenen Staat, bijzondere tarieven of uitzonderingstarieven met verminderde vrachtprijzen en verlengde leveringstermijnen geoorloofd zijn, kunnen de Spoorwegen van dien Staat die tarieven met verlengde leveringstermijnen ook in het internationaal verkeer toepassen.

ARTIKEL 12.

Gesteldheid der goederen. Verpakking.

§ 1. — Indien de Spoorweg goederen ten vervoer aanneemt die klaarblijkelijke teekens van beschadiging vertoonen, kan hij vorderen, dat de gesteldheid van die goederen bijzonder vermeld weze in den vrachtbrief.

§ 2. — Indien de aard van het goed eene verpakking vordert, moet de afzender het zoodanig verpakken, dat het beschut zij tegen geheel of gedeeltelijk verlies en tegen beschadiging onderweg en dat het de personen, het materieel of de andere goederen niet kunne beschadigen.

De verpakking moet, trouwens beantwoorden aan de voorschriften der tarieven en reglementen van den Spoorweg van afzending.

§ 3. — Indien de afzender zich niet gedragen heeft naar de voorschriften van paragraaf 2, kan de Spoorweg, hetzij de zending weigeren, hetzij vorderen dat de afzender in den vrachtbrief het ontbreken of het onvoldoende der verpakking erkenne, door een nauwkeurige beschrijving ervan te geven.

§ 4. — De afzender is aansprakelijk voor de gevolgen van het ontbreken of het onvoldoende der verpakking, aldus erkend in den vrachtbrief, alsmede voor de niet uiterlijk merkbare gebreken der verpakking. Alle daaruit voortvloeiende schade komt ten laste van den afzender die als de Spoorweg schade heeft geleden, dezen moet schadeloosstellen.

De afzender is ook aansprakelijk voor de in den vrachtbrief niet erkende uiterlijk merkbare gebreken der verpakking, als de Spoorweg het bewijs van deze gebreken heeft geleverd.

§ 5. — In zooverre de afzender gelijksoortige verpakking behoevende goederen onverpakt of met dezelfde gebreken van verpakking uit dezelfde statie pleegt te

verzenden, kan hij, in stede van voor elke zending te voldoen aan de voorschriften van paragraaf 3, een algemeene verklaring volgens het model, zijnde Bijlage III tot deze Overeenkomst, afgegeven. In dat geval, moet de vrachtbrief eene verwijzing naar de aan de vertrekstation afgegeven algemeene verklaring bevatten.

§ 6. — Behoudens uitzondering uitdrukkelijk voorzien bij de tarieven, moet de afzender op de colli stukgoed, van buiten, duidelijke en onuitwisschbare merken stellen, die geen verwarring toelaten en volkomen gelijk zijn met die, in den vrachtbrief opgegeven. Hij moet, bovendien, op elk collo stukgoed eene etiket aanbrengen die in onuitwisschbare letter de statie van bestemming aanwijst. Naam en adres van den bestemmeling moeten, indien zulks is voorgeschreven door het op den Spoorweg van afzending toepasselijk reglement, eveneens vermeld worden, hetzij ongedekt, hetzij onder één bij gebrek aan vrachtbrief te openen omslag van de etiket.

De afzender moet de oude opschriften of etiketten doorhalen of wegnemen.

§ 7. — Behoudens uitzondering uitdrukkelijk voorzien bij de tarieven, worden uitsluitend bij wagenlading vervoerd, breekbare voorwerpen (als glas, porselein, aardewerk) en alle voorwerpen die zich in den wagen kunnen verspreiden (als noten, fruit, veevoeder, steenen), alsmede goederen die andere colli kunnen bevuilen of beschadigen (als steenkolen, kalk, asch, gewone aarde, verfaarde), tenware die goederen zóó verpakt of ombonden zijn, dat zij niet kunnen breken of verloren gaan, noch andere colli kunnen bevuilen of beschadigen.

ARTIKEL 13.

In te dienen bescheiden voor de vervulling der tol-, octrooi-, fiscus- en politieformaliteiten van andere bestuursoverheden. Tolversluiting.

§ 1. — De afzender is verplicht bij den vrachtbrief de bescheiden te voegen die noodig zijn voor de vervulling, vóór de afgifte van het goed aan den bestemmeling, van de tol-, octrooi-, fiscus- of politieformaliteiten en van de formaliteiten van andere bestuursoverheden. Deze bescheiden mogen enkel gelden voor de goederen, opgegeven in een zelfden vrachtbrief, tenware andersluidende beschikking van de bestuursvoorschriften of tarieven.

Indien dergelijke bescheiden niet bij den vrachtbrief kunnen gevoegd zijn omdat zij in eene grensstation zijn ingediend, moet de vrachtbrief de plaats waar zij zijn ingediend, nauwkeurig vermelden.

§ 2. — De Spoorweg is niet verplicht te onderzoeken of de bijgegeven papieren nauwkeurig en voldoende zijn.

De afzender is jegens den Spoorweg aansprakelijk voor alle schade die zou kunnen voortvloeien uit het ontbreken, de onvoldoendheid of de onregelmatigheid van die bescheiden, voor zoover geen schuld ten laste van den Spoorweg komt.

De Spoorweg is, overeenkomstig de bepalingen van titel III, aansprakelijk voor de gevolgen van het verlies der bescheiden, vermeld in den vrachtbrief en bij dezen gevoegd als voorgeschreven bij artikel 6, § 6, letter f.

§ 5. — De afzender moet de tolvoorschriften betreffende de verpakking en de afdekking der goederen naleven. De Spoorweg kan de zendingen weigeren waarvan de tolversluiting beschadigd of gebrekkig is.

HOOFDSTUK II.

UITVOERING VAN DE OVEREENKOMST VAN VERVOER.

ARTIKEL 14.

Bestelling ten vervoer en lading der goederen.

§ 1. — Voor de bestelling ten vervoer van goederen gelden de wetten en reglementen van de statie van afzending.

§ 2. — De lading dient gedaan door den Spoorweg of door den afzender, volgens de in de statie van afzending geldende voorschriften, tenzij de tegenwoordige Overeenkomst andere bepalingen bevat of de vrachtbrief melding maakt van een bijzondere overeenkomst gesloten tusschen den afzender en den Spoorweg.

§ 3. — De goederen dienen vervoerd in overdekte wagons, in open wagons, in bijzonder ingerichte wagons, in afgedekte open wagons, volgens de aanwijzingen van de internationale rechtstreeksche tarieven, tenzij de tegenwoordige Overeenkomst dienaangaande geen andere bepalingen bevat. Indien geen internationale rechtstreeksche tarieven bestaan of indien ze dienaangaande geene bepalingen bevatten, gelden de voorschriften van de statie van afzending voor heel den weg.

ARTIKEL 15.

Tol-, octrooi-, fiscus- of politieformaliteiten en formaliteiten van andere bestuursoverheden.

§ 1. — Onderweg worden de tol-, octrooi-, fiscus- of politieformaliteiten en de formaliteiten van andere bestuursoverheden vervuld door den Spoorweg. Deze is bevoegd die taak onder zijn eigen verantwoordelijkheid aan een commissionair over te dragen of zich zelf daarmee te belasten. In beide gevallen heeft de Spoorweg de verplichtingen van een commissionair.

Echter, kan de afzender, hetzij in persoon, hetzij door een in den vrachtbrief aangewezen gemachtigde, de in vorig lid voorziene behandeling bijwonen, om alle inlichtingen te geven en alle nuttige opmerkingen te maken, zonder dat dit hem het recht geeft om het goed in bezit te nemen of de formaliteiten te vervullen.

Heeft de afzender, voor de vervulling der tol-, octrooi-, fiscus- of politieformaliteiten of der formaliteiten van andere bestuursoverheden, eene doenwijze voorgescreven die niet kan toegelaten worden, dan moet de Spoorweg handelen volgens het hem voordeeligst schijnt voor de belangen van den rechthebbende en den afzender kennis geven van de getroffen maatregelen.

§ 2. — Wanneer ter statie van bestemming een tolkantoor bestaat, in geval de vrachtbrief de tolontlasting bij aankomst voorschrijft of, in geval dit niet is voorgeschreven, het goed ter bestemming aankomt onder tolbeheer, heeft de bestemmeling het recht om, ter statie van bestemming, de tolformaliteiten te vervullen. Indien hij gebruik maakt van dit recht, moet hij vooraf de kosten, die de zending bezwaren, betalen en den vrachtbrief afhalen.

Zijn de tolformaliteiten door den bestemmeling of door den gemachtigde van den afzender niet vervuld binnen den door de reglementen der statie van bestemming vastgestelden termijn, dan kan de Spoorweg, zoolang de vrachtbrief niet is afgehaald door den bestemmeling, handelen als voorzien bij § 1.

ARTIKEL 16.

Aflevering

§ 1. — De Spoorweg is verplicht, ter door den afzender aangewezen statie van bestemming, den vrachtbrief en het goed aan den bestemmeling af te geven, tegen ontvangstbewijs en betaling van het bedrag der uit den vrachtbrief blijkende vorderingen.

Door de aanneming van het goed en van den vrachtbrief, wordt de bestemmeling verplicht aan den Spoorweg het bedrag der uit den vrachtbrief blijkende vorderingen te betalen.

§ 2. — Voor de aflevering der goederen, alsmede voor de gebeurlijke verplichting voor den Spoorweg van het goed aan huis van den bestemmeling te bestellen, hetzij in de gemeente waar de statie van bestemming is gelegen of in een andere gemeente, gelden de wetten en reglementen die van toepassing zijn op den met de aflevering belasten Spoorweg.

§ 3. — Na de aankomst van het goed ter statie van bestemming, is de bestemmeling bevoegd om van den Spoorweg de afgifte van den vrachtbrief en de aflevering van het goed te vorderen. Indien het goed niet is aangekomen vóór dat de bij artikel 30, § 1, voorziene termijn verstreken is, kan de bestemmeling, hetzij hij daarbij in zijn eigen belang of in dat van anderen handele, na verloop van dezen termijn, op eigen naam, tegenover den Spoorweg, de uit de Overeenkomst van vervoer voortvloeiende rechten doen gelden, mits voorafgaande vervulling, zijnerzijds, van de verplichtingen welke die Overeenkomst hem oplegt.

ARTIKEL 17.

Betaling der vrachtgelden.

§ 1. — De vrachtgelden en andere kosten welke de afzender luidens den vrachtbrief niet te zijnen laste heeft genomen, zijn geacht ten laste van den bestemmeling te zijn. De afzender mag, bij wijze van frankeering, hetzij sommige bepaalde kosten, hetzij de vrachtgelden betalen tot om 't even welk grenspunt of statie, volgens de toegepaste tarieven; bij uitzondering, kunnen tarieven

of overeenkomsten tusschen Spoorwegen de frankeering tot bepaalde andere statien dan de grensstatien toelaten.

De afzender moet, in den vrachtbriëf, onder de daartoe bestemde rubriek, op volgende wijze de kosten aanwijzen die hij te zijnen laste neemt :

a) « *franco* », als de afzender te zijnen laste neemt, de vervoerkosten, alsmede al de andere kosten die, volgens het reglement en het tarief, door de statie van afzending kunnen berekend worden, in voorkomend geval, met inbegrip van de bij artikel 35 hierna voorziene premie voor aangifte van belang bij de aflevering en van de provisie voor voorschotten en terugbetalingen ;

b) « *franco vracht en...* (nauwkeurige opgave der vracht of der kosten die hij wil betalen) », als de afzender nog andere kosten te zijnen laste neemt dan die bedoeld sub letter a) hiervoren.

De melding « *franco tolrechten* » beteekent dat de afzender de door de tolkantoren te innen tolrechten en -kosten te betalen heeft, alsmede de door den Spoorweg te heffen vertollingskosten ;

c) « *franco alle kosten* », als de afzender alle hoegenaamde kosten te zijnen laste neemt, zelfs deze welke zich zouden voordoen na aanneming van het goed ten vervoer ;

d) « *franco...* » (nauwkeurige opgave van de vracht of van de vrachten die hij wil betalen), als de afzender slechts eene of meer sub letter a) bedoelde vrachten te zijnen laste neemt ;

e) « *franco tot X grens* » of « *franco tot X* », als de afzender de vervoerkosten te zijnen laste neemt tot een grenspunt of tot eene grensstatie, of, bij uitzondering, tot een andere dan een grensstatie aangewezen statie.

In den vrachtbriëf mogen tegelijker tijd verscheidene, elkander aanvullende meldingen omtrent de frankeering geschreven worden, bij voorbeeld « *franco vracht en franco tolrechten* » of « *franco tot X grens en franco tolrechten* ».

§ 2. — Wanneer het zendingen geldt die, naar het oordeel van den Spoorweg die ze ten vervoer aanneemt, aan spoedig bedert onderhevig zijn of die wegens hare geringe waarde of uiteraard geen voldoende waarborg voor de vracht opleveren, kan vooruitbetaling der vracht gevorderd worden.

§ 3. — Indien de afzender het bedrag van al of van een deel der kosten te zijnen laste neemt en indien dit bedrag niet juist kan bepaald worden bij de bestelling ten vervoer, kan de Spoorweg, als borg, de storting tegen bewijs van een met het vermoedelijk bedrag gelijkstaande som vorderen. De achtereenvolgende statien van herinschrijving brengen deze kosten op een frankeeringsbulletijn dat bij de zending gaat tot de plaats van bestemming en dat binnen de twee maanden na het verstrijken van den leveringstijd wordt teruggezonden aan de statie van afzending.

Bij ontvangst van het frankeeringsbulletijn wordt de afrekening gemaakt en het bewijs van storting vervangen door een volgens de aanwijzingen van dit bulletijn opgemaakte nota van kosten.

Het frankeeringsbulletijn wordt opgemaakt volgens het bij deze Overeenkomst gaande model (Bijlage IV).

§ 4. — De vertrekstatie moet, zóó in het duplicaat als in den vrachtbrief, de gefrankeerde kosten omstandig bepalen.

ARTIKEL 18.

Onregelmatige toepassing van het tarief.

§ 1. — Ingeval van onregelmatige toepassing van het tarief of van vergissing bij de berekening der vrachtgelden en verschillende kosten, moet het te weinig gevorderde bijbetaald en het te veel geïnde teruggegeven worden.

§ 2. — Het door den Spoorweg bevonden te veel geïnde moet van ambtswege ter kennis van belanghebbende worden gebracht als het meer dan fr. 0.50 per vrachtbrief bedraagt. De afrekening moet zoo spoedig mogelijk geschieden.

§ 3. — De afzender moet het te weinig gevorderde aan den Spoorweg betalen indien de vrachtbrief niet is afgehaald. Heeft de bestemming den vrachtbrief aangenomen, dan moet de afzender het te weinig gevorderde maar betalen in zoverre die som de kosten betreft welke hij, tusschen de door hem op den vrachtbrief ingeschreven vermelding van frankeering, te zijnen laste neemt; het overige is ten laste van den bestemming.

§ 4. — De krachtens dit artikel op eenen vrachtbrief verschuldigde sommen brengen zes ten honderd interest op als zij meer dan tien frank bedragen. Deze interest loopt van den dag der bij artikel 40 voorziene vordering of, als geen vordering werd ingediend, van den dag der rechtsvordering.

ARTIKEL 19.

Terugbetalingen en voorschotten.

§ 1. — De afzender kan zijne zending belasten met eene terugbetaling tot het bedrag der waarde van het goed. Het bedrag der terugbetaling dient uitgedrukt in de munt van het land van vertrek; uitzonderingen kunnen worden voorzien door de tarieven.

§ 2. — De Spoorweg is niet verplicht de terugbetaling aan den afzender uit te betalen tenzij het bedrag daarvan door den bestemming is betaald. Dit bedrag dient ter beschikking van den afzender gesteld binnen de drie maanden volgende op deze storting; in geval van vertraging, is een interest van zes ten honderd verschuldigd van en met het verloop van die drie maanden.

§ 3. — Indien het goed aan den bestemming is afgegeven zonder inkasseering van de terugbetaling, is de Spoorweg verplicht die schade, tot het bedrag van de terugbetaling, aan den afzender te vergoeden, behoudens zijn verhaal tegen den bestemming.

§ 4. — Voor eene zending tegen terugbetaling wordt een bij de tarieven vastgestelde provisie in rekening gebracht; deze provisie wordt geheven, zelfs wanneer, bij wijziging van de overeenkomst van vervoer, de terugbetaling ingetrokken of verminderd wordt (artikel 21, § 1).

§ 5. — Voorschotten worden slechts toegelaten volgens de bepalingen, die gelden voor de statie van afzending.

ARTIKEL 20.

Verplichtingen van den Spoorweg van bestemming.

De Spoorweg van bestemming moet zorgen voor de inkasseering van het geheele bedrag der uit de vrachtovereenkomst voortvloeiende vorderingen, bepaaldelijk van de vrachtgelden, de verschillende kosten, de tolrechten, de terugbetalingen en andere sommen die het goed mochten bezwaren, een en ander zoowel voor zijn eigen rekening als voor rekening der vorige Spoorwegen of overige belanghebbenden.

HOOFDSTUK II.

WIJZIGING VAN DE VERVOEROVEREENKOMST.

ARTIKEL 21.

Recht tot wijziging van de vervoerovereenkomst.

§ 1. — De afzender alleen heeft het recht de vervoerovereenkomst te wijzigen, hetzij door het goed aan de afzendingsstatie terug te nemen, hetzij door het onderweg op te houden, hetzij door de aflevering ervan te verschuiven, hetzij door het ter bestemmingsplaats of op een dezerzijds of gènerzijds de bestemmingsplaats gelegen punt, aan den in den vrachtbrief aangewezen bestemming of aan een anderen persoon te doen afleveren, hetzij eindelijk door het naar de statie van afzending terug te doen zenden.

De Spoorweg kan, bovendien, op aanvraag van den afzender, wijzigingen in de overeenkomst aanvaarden; betreffende het bezwaren met, het verhoogen, het verminderen of het intrekken van eene terugbetaling, of wel het frankeeren van de zendingen: deze wijzigingen worden door den Spoorweg toegelaten zonder eenigen waarborg voor hare uitvoering.

Andere dan de voormelde wijzigingen worden in geen geval toegelaten.

Wijzigingen van de vervoerovereenkomst mogen nooit het verdeelen der zending voor gevolg hebben.

§ 2. Voormelde wijzigingen van de overeenkomst moeten met een schriftelijke en door den afzender ondertekende verklaring, volgens het bij deze Overeenkomst gaande formulier (Bijlage V), plaats vinden.

Die verklaring moet worden herhaald op het duplicaat van den vrachtbrief, dat terzelfder tijd aan den Spoorweg dient overgelegd en door dezen aan den afzender

teruggegeven. Heeft de Spoorweg de voorschriften van den afzender gevolgd zonder de voorlegging van dit duplicaat te verlangen, dan is hij voor de daardoor ontstane schade aansprakelijk jegens den bestemmeling wien de afzender dit duplicaat heeft toegezonden.

De afzender moet bij zijne aanvraag om verhooging, vermindering of intrekking van eene terugbetaling, het bewijs voegen dat hem aanvankelijk werd afgegeven.

Ingeval van verhooging of vermindering van de terugbetaling, wordt het ontvangstbewijs den belanghebbende gewijzigd terugbesteld, en bij intrekking van de terugbetaling wordt het ingehouden.

Elke wijziging van de overeenkomst, door den afzender gevorderd in een anderen dan den hierboven beschreven vorm, is nietig.

§ 3. — De Spoorweg geeft enkel gevolg aan de door den afzender bevolen wijzigingen van de overeenkomst, wanneer zij hem door tusschenkomst van de afzendingstation geworden zijn.

De bestemmingsstation of de aanlegstation wordt, op aanvraag en op de kosten van den afzender, door de afzendingstation verwittigd per telegram dat bevestigd wordt door een schriftelijke verklaring. In dit geval, wacht de station van bestemming of de aanlegstation om, hetzij den vrachtbrief af te geven, hetzij de goederen af te leveren, of hetzij de zending voort te zenden totdat zij de schriftelijke verklaring ontvangen heeft.

§ 4. — Het recht tot wijziging van de vervoerovereenkomst vervalt, ook indien de afzender het duplicaat van den vrachtbrief bezit, zoodra de vrachtbrief aan den bestemmeling is afgegeven, of zoodra de zending het recht heeft doen gelden dat, overeenkomstig artikel 16, § 3, voortvloeit uit de vervoerovereenkomst. Van dat oogenblik af, moet de Spoorweg zich gedragen naar de voorschriften van den bestemmeling, op straffe van aansprakelijkheid jegens hem voor de gevolgen van hunne niet-uitvoering binnen de bij titel III bepaalde voorwaarden.

ARTIKEL 22.

Uitvoering der wijzigingen aan de vervoerovereenkomst.

§ 1. — De Spoorweg mag slechts de uitvoering van de in lid 1 van § 1 van artikel 21 bedoelde voorschriften weigeren of uitstellen, of die voorschriften gewijzigd uitvoeren, als :

a) de uitvoering niet meer doenlijk is wanneer de Spoorweg de voorschriften ontvangt;

b) de uitvoering den regelmatigten dienst der exploitatie kan storen;

c) de uitvoering, in geval van wijziging van de bestemmingstation, in strijd is met de wetten en reglementen van de Staten waarover de zending gaat, inzonderheid ten opzichte van de tol-, octrooi-, fiscus- of politievoorschriften en voorschriften van andere bestuursoverheden;

d) in geval van wijziging van de bestemmingsstation, de waarde der goederen, naar alle vooruitzicht, al de vervoerkosten niet dekt waarmede deze goederen bezwaard zullen wezen bij aankomst op hun nieuwe bestemming, tenzij het bedrag dezer kosten betaald of onmiddellijk gewaarborgd zij.

In vorenbedoelde gevallen, wordt den afzender zoo spoedig mogelijk kennis gegeven van de verhindering van de uitvoering zijner voorschriften.

Kan de Spoorweg deze verhindering niet van te voren voorzien, dan draagt de afzender al de gevolgen van het aan zijne voorschriften gegeven begin van uitvoering.

§ 2. — Bij voorschrift door den afzender van het goed in eene tussenstatie af te leveren, wordt de vracht tot deze statie geheven volgens de tarieven van toepassing tusschen de afzendingss^tatie en voormelde tussenstatie.

Bij voorschrift door den afzender van het goed naar de statie van afzending terug te zenden, wordt de vracht berekend : 1^o tot de statie waar de zending is opgehouden, volgens de toepasselijke tarieven tusschen deze statie en de afzendingss^tatie ; 2^o van de statie van voortzending af tot de afzendingss^tatie, volgens de voor dezen weg toepasselijke tarieven.

Bij voorschrift door den afzender van voortzending naar een andere statie, wordt de vracht berekend : 1^o tot de statie waar de zending is opgehouden, volgens de toepasselijke tarieven tusschen deze statie en de afzendingss^tatie ; 2^o van de statie van voortzending af tot de nieuwe statie van bestemming, volgens de tusschen deze twee laatste statien geldende tarieven.

§ 3. — De Spoorweg heeft recht op terugbetaling van de kosten voortvloeiende uit de uitvoering der in § 1 van artikel 21 vermelde voorschriften, tenzij deze kosten door zijne schuld werden veroorzaakt.

ARTIKEL 23.

Verhinderung van het vervoer.

§ 1. — Indien de aanvang of de voortzetting van het vervoer verhinderd wordt, moet de Spoorweg beslissen of het, in het belang van den afzender, past dezen om inlichtingen te vragen, ofwel of het niet beter is het goed amts^halve langs een anderen weg te vervoeren. De Spoorweg is gerechtigd den prijs van het vervoer langs dezen anderen weg te vorderen en beschikt over de overeenkomende termijnen, zelfs wanneer zij die van den aanvankelijken weg overschrijden, tenzij de schuld te wijten is aan den Spoorweg.

§ 2. — Indien geen andere vervoerweg bestaat, vraagt de Spoorweg den afzender om onderrichtingen ; deze vraag is, echter, niet verplichtend voor den Spoorweg bij tijdelijke verhindering voortvloeiende uit de bij artikel 5, § 5, voorziene omstandigheden.

§ 3. — De afzender, die kennis heeft ontvangen van eene verhindering van het vervoer, kan de overeenkomst doen vervallen, maar is dan verplicht aan den Spoorweg, zoo dezen geene schuld te wijten is, te vergoeden, volgens het geval, hetzij den vrachtprijs voor het reeds afgelegde vervoer, hetzij de ter voorbereiding van het vervoer gemaakte kosten, alsmede al de bij de tarieven voorziene kosten.

§ 4. — Is de afzender niet in het bezit van het duplicaat van den vrachtbrief,

zoo mag door de in dit artikel bedoelde onderrichtingen de aanwijzing noch van den bestemming noch van de bestemmingsplaats veranderd worden.

§ 5. — Geen gevolg wordt gegeven aan :

- a) Onderrichtingen van den afzender die niet worden ingediend door tussenkomst van de statie van afzending ;
- b) Vragen om terugzending van goederen waarvan de waarde, naar alle vooruitzicht, de kosten van terugzending niet dekt, tenzij de vervoerprijs betaald of dadelijk gewaarborgd wordt.

§ 6. — Indien de afzender wien de verhindering van het vervoer is gemeld, binnen een redelijken termijn geen uitvoerbare onderrichtingen geeft, wordt gehandeld volgens de reglementen betreffende de verhindering van de aflevering, die gelden op den Spoorweg waarop de goederen werden ingehouden.

§ 7. — Valt de verhindering van het vervoer weg vóór dat de onderrichtingen van den afzender ontvangen zijn, dan wordt de verzending voortgezet, zonder die onderrichtingen af te wachten. In voorkomend geval, ontvangt de afzender daarvan zoo spoedig mogelijk kennis.

ARTIKEL 24.

Verhindering van de aflevering.

§ 1. — Indien de aflevering van het goed verhinderd wordt, moet de statie van bestemming den afzender onmiddellijk daarvan kennis geven door tussenkomst van de statie van afzending en zijne onderrichtingen vragen. Als zulks in den vrachtbrief werd gevraagd, moet die kennisgeving onverwijld per telegram geschieden. De kosten van deze kennisgeving komen ten laste van het goed.

Indien de bestemming weigert het goed in ontvangst te nemen, heeft de afzender ook dan het volle beschikkingsrecht, wanneer hij het duplicaat van den vrachtbrief niet toonen kan.

Indien, na het te hebben geweigerd, de bestemming zich aanbiedt om het goed in ontvangst te nemen, wordt dit hem afgeleverd, tenzij de statie van bestemming intusschentijd andersluidende onderrichtingen heeft ontvangen van den afzender. Deze aflevering wordt onmiddellijk ter kennis van den afzender per aanteekenden brief gebracht, waarvan de kosten ten laste zijn van het goed.

In geen geval mag het goed, zonder uitdrukkelijke toestemming van den afzender, teruggezonden worden.

§ 2. — Voor al wat niet voorzien is bij § 1 van dit artikel en onder voorbehoud van de bepalingen van artikel 43, wordt hetgeen bij verhindering in de aflevering geschieden moet, bepaald door de voor den met de aflevering belasten Spoorweg geldende wetten en reglementen.

HOOFDSTUK IV.

WAARBORGING VAN DE RECHTEN VAN DEN SPOORWEG.

ARTIKEL 25.

Pandrecht van den Spoorweg.

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

§ 2. — De werking van het pandrecht wordt geregeld door de wetten en reglementen van den Staat waar de aflevering geschiedt.

TITEL III.

Verantwoordelijkheid der Spoorwegen. — Rechtsvorderingen.

HOOFDSTUK EÉN.

VERANTWOORDELIJKHEID.

ARTIKEL 26.

Gemeenschappelijke verantwoordelijkheid van de Spoorwegen.

§ 1. — De Spoorweg, die het goed met den vrachtbrief ten vervoer heeft aangenomen, is verantwoordelijk voor de uitvoering van het vervoer over den geheelen weg tot de aflevering.

§ 2. — Elke opvolgende Spoorweg treedt, door het feit zelf dat hij het goed met den oorspronkelijken vrachtbrief in ontvangst neemt, tot de overeenkomst van vervoer toe, overeenkomstig de bepalingen van dit bescheid, en aanvaardt de daaruit voortspruitende verplichtingen, onverminderd de schikkingen van artikel 42, § 5, betreffende den Spoorweg van bestemming.

§ 3. — De op deze Overeenkomst gegronde verantwoordelijkheid van den Spoorweg houdt op ter in den vrachtbrief aangewezen statie van bestemming, zelfs als de afzender een andere plaats van bestemming heeft voorgeschreven. Voor het verder vervoer gelden de wetten en reglementen van binnenverkeer.

ARTIKEL 27.

Uitgebreidheid van de verantwoordelijkheid.

§ 1. — De Spoorweg is, in de in dit hoofdstuk bepaalde voorwaarden, verantwoordelijk voor de schade voortvloeiende, hetzij uit het geheel of gedeeltelijk

verlies van het goed alsmede voor de beschadiging ervan, te rekenen van de aan-neming ten vervoer tot aan de aflevering, hetzij voor de vertragingen in de aflevering.

§ 2. — Hij is van deze verantwoordelijkheid ontslagen, in geval van geheel of gedeeltelijk verlies of van beschadiging, als hij bewijst dat de schade is veroorzaakt door schuld van den rechthebbende, een door dezen gegeven order, waartoe geene schuld van den Spoorweg heeft aanleiding gegeven, eigen gebrek van het goed (inwendig bederf, afval, gewone lekkage, enz.) of een geval van overmacht.

§ 3. — Hij is niet verantwoordelijk voor de schade die voortspruit uit de ver-traging in de aflevering, als hij bewijst dat de vertraging veroorzaakt werd door omstandigheden welke de Spoorweg vermijden, noch verhelpen kon.

ARTIKEL 28.

Beperking der verantwoordelijkheid in geval van schade kunnende voortvloeien uit sommige oorzaken

§ 1. — De Spoorweg is niet verantwoordelijk voor schade die voortspruit uit eene of meer van volgende oorzaken :

a) gevaar verbonden aan het vervoer in open wagons, voor goederen die volgens tariefsbepalingen, of volgens in den vrachtbrief vermelde overeenkomsten met den afzender, op deze wijze zijn vervoerd ;

b) gevaar wegens het ontbreken of het onvoldoende der verpakking, voor goederen die, zonder verpakking, naar hunnen aard, blootgesteld zijn aan verlies of schade ;

c) gevaar verbonden aan het laden en lossen of aan het gebrekkig laden, voor goederen die, volgens de tarieven of volgens in den vrachtbrief vermelde overeenkomsten met den afzender, of volgens overeenkomsten met den bestem-meling door den afzender geladen of door den bestemmeling gelost werden ;

d) bijzonder gevaar van geheel of gedeeltelijk verlies of van beschadiging, bepaaldelijk ten gevolge van breken, roesten, inwendig bederf, buitengewone lekkage, uitdrogen en verstrooien, waaraan sommige goederen uiteraard, zijn blootgesteld ;

e) gevaar wegens het feit, dat van het vervoer uitgesloten voorwerpen niettemin verzonden werden onder een onregelmatige, onnauwkeurige of onvolle-dige benaming, of dat slechts onder bepaalde voorwaarden toegelaten voorwerpen verzonden werden onder een onregelmatige, onnauwkeurige of onvolledige bena-ming of zonder dat de afzender de voorgeschreven voorzorgsmaatregelen heeft genomen ;

f) bijzonder gevaar verbonden aan het vervoer van levende dieren ;

g) gevaar, welk de begeleiding der levende dieren of goederen voor doel heeft te voorkomen, indien volgens deze Overeenkomst, of volgens de tarieven, of volgens in den vrachtbrief vermelde overeenkomsten met den afzender, het vervoer dezer dieren of goederen onder geleide moet geschieden.

§ 2. — Indien uit de omstandigheden volgt, dat de schade door eene of meer van deze oorzaken heeft kunnen ontstaan, wordt zij vermoed daardoor ontstaan te zijn, totdat het tegendeel bewezen is.

ARTIKEL 29.

Bedrag der schadevergoeding bij geheel of gedeeltelijk verlies der goederen.

Indien, krachtens de bepalingen van de tegenwoordige Overeenkomst, de Spoorweg tot schadevergoeding wegens geheel of gedeeltelijk verlies van het goed verplicht is, wordt de vergoeding berekend :

volgens den koers op de beurs,

bij gebreke aan koers, volgens den marktprijs,

bij gebreke van een en ander, volgens de gewone waarde van goederen van dezelfde soort en hoedanigheid ter plaatse waar en ten tijde dat het goed ten vervoer werd aangenomen. De vergoeding mag, echter, niet meer bedragen dan 30 frank per ontbrekend kilogram ruw gewicht, onder voorbehoud van de bij artikel 34 voorziene beperkingen.

Daarbij komt de vergoeding van hetgeen wegens vrachtgelden, tolrechten of andere onkosten voor het verloren goed mocht betaald zijn, zonder andere schadevergoeding, onder voorbehoud van de uitzonderingen voorzien bij artikels 35 en 36.

Indien de grondslagen voor de berekening der vergoeding niet uitgedrukt zijn in de munt van den Staat waar de betaling is gevorderd, geschiedt de omzetting tegen den koers van den dag en de plaats van betaling.

ARTIKEL 30.

Vermoedelijk verlies der goederen. Teruggevonden goederen.

§ 1. — De rechthebbende kan, zonder andere bewijzen te moeten leveren, het goed als verloren beschouwen, indien het niet aan den bestemming afgeleverd of te zijner beschikking gehouden werd binnen de dertig dagen na verloop van den leveringstijd, als berekend in artikel 11.

Bij die dertig dagen, wordt zooveel maal tien dagen gevoegd, met maximum van dertig dagen, als er doorloopen Staten zijn boven die van vertrek en van aankomst.

§ 2. — De rechthebbende kan, bij het ontvangen der schadevergoeding voor het vermiste goed, in den kwijtbrief bepalen, dat hij vraagt om, in geval het goed binnen vier maanden na de betaling der vergoeding wordt teruggevonden, daarvan onmiddellijk kennisgeving te ontvangen.

Van die vraag wordt hem schriftelijk akte gegeven.

§ 3. — Binnen dertig dagen nadat hij die kennisgeving ontvangen heeft, kan de rechthebbende vragen dat het goed hem kosteloos, naar zijn believen, worde afgeleverd ter statie van afzending of ter statie van bestemming aangewezen in

den vrachtbrief, tegen terugbetaling van de ontvangen vergoeding en onder voorbehoud van alle rechten op de vergoeding wegens vertraging voorzien bij artikel 33 en, in voorkomend geval, bij artikel 33, § 3, hierna.

§ 4. — Komt de in § 2 hierboven bedoelde bepaling niet voor in den kwijtbrief, of zijn binnen den in § 3 bedoelden termijn van dertig dagen geen onderrichtingen gegeven, of is het goed maar teruggevonden meer dan vier maanden na betaling der vergoeding, dan beschikt de Spoorweg erover volgens de wetten en reglementen van den Staat waarvan hij afhangt.

ARTIKEL 34.

Beperking der verantwoordelijkheid bij vermindering van gewicht.

§ 1. — Ten aanzien van goederen die, ingevolge hun bijzonderen aard, in den regel door het vervoer zelf eene vermindering van gewicht ondergaan, is de Spoorweg voor onderwicht slechts aansprakelijk voor zoover dit het aldus vastgestelde percentage overtreft.

a) twee ten honderd van het gewicht bij vloeibare of vochtige goederen, alsmede bij de volgende goederen, welke ook de doorloopen weg zij :

Afval van huiden,	Varkensborstels,
Beenderen (geheele of gemalen),	Versche groenten,
Gedroogde visch,	Versche stopverf,
Gedroogde of gekookte vruchten,	Versche tabak in bladeren,
Gekorven tabak,	Versche vruchten,
Geraspt of gemalen verfhout,	Vellen,
Hoornen en klauwen,	Vetwaren,
Hop,	Wol,
Huiden,	Wortels,
Leder,	Zeep en vaste oliën,
Paardenhaar,	Zoethout,
Pezen van dieren,	Zout;
Schors,	

b, één ten honderd voor onderwicht van alle andere droge goederen.

§ 2. — De in § 1 van dit artikel voorziene beperking van verantwoordelijkheid geldt niet, indien bewezen wordt dat, volgens de feitelijke omstandigheden, het onderwicht niet veroorzaakt is door feiten die het ten honderd rechtvaardigen.

§ 3. — In geval meer dan één collo met denzelfden vrachtbrief vervoerd wordt, wordt het ten honderd voor elk collo berekend, indien het gewicht ervan afzonderlijk in den vrachtbrief vermeld is of op andere wijze kan vastgesteld worden.

§ 4. — Bij geheel verlies van het goed, heeft geen aftrekking wegens onderwicht plaats voor de berekening van de vergoeding.

§ 5. — De voorschriften van dit artikel brengen geen wijziging aan deze van artikel 28.

ARTIKEL 32.

Bedrag der Vergoeding bij beschadiging der goederen.

In geval van beschadiging, heeft de Spoorweg, behoudens de bij artikel 54 voorziene uitzondering, het bedrag der waardevermindering van het goed te betalen, zonder andere schadevergoeding, onder voorbehoud van de in artikels 35 en 36 bepaalde uitzonderingen.

De vergoeding mag, echter, niet meer bedragen dan :

- a) bij waardevermindering, door beschadiging, van de gansche zending, die welke zou betaald worden in geval van geheel verlies ;
- b) bij waardevermindering, door beschadiging, van een gedeelte der zending, die welke zou betaald worden in geval van verlies van het beschadigde gedeelte.

ARTIKEL 33.

Bedrag der vergoeding wegens vertraging in de aflevering.

§ 1. — In geval van overschrijding van den leveringstijd, indien de rechthabende niet bewijst dat daardoor schade is veroorzaakt, moet de Spoorweg betalen :

- 1/10 der vracht, bij eene vertraging van ten hoogste 1/10 van den leveringstijd ;
- 2/10 der vracht, bij eene vertraging van meer dan 1/10 en ten hoogste 2/10 van den leveringstijd ;
- 3/10 der vracht, bij eene vertraging van meer dan 2/10 en ten hoogste 3/10 van den leveringstijd ;
- 4/10 der vracht, bij eene vertraging van meer dan 3/10 en ten hoogste 4/10 van den leveringstijd ;
- 5/10 der vracht, bij eene vertraging van meer dan 4/10 van den leveringstijd.

§ 2. — Als bewezen is dat de vertraging schade heeft veroorzaakt, wordt voor deze schade eene vergoeding betaald die de vracht niet mag te boven gaan.

§ 3. — De in paragrafen 1 en 2 van dit artikel voorziene vergoedingen mogen niet samen met de vergoedingen wegens geheel verlies van het goed betaald worden.

In geval van gedeeltelijk verlies, worden zij, desnoods, voor het niet verloren gedeelte betaald.

In geval van beschadiging, mogen zij, desnoods, samen met de bij artikel 32 voorziene vergoeding betaald worden.

ARTIKEL 34.

Beperking der vergoeding krachtens bepaalde tarieven.

Indien de Spoorweg aan het publiek bijzondere voorwaarden van vervoer

(bijzondere tarieven of uitzonderingstarieven) aanbiedt, waarbij eene vermindering wordt verleend op den volgens de gewone voorwaarden (algemeene tarieven) berekenden gezamenlijken prijs, kan hij een maximum vaststellen voor de aan den rechthebbende verschuldigde vergoeding wegens beschadiging, verlies of vertraging.

Indien het aldus vastgesteld maximum voortspuit uit een tarief dat slechts op een gedeelte van den weg is toegepast, kan het maar worden ingeroepen als de oorzaak der vergoeding ontstond op dit gedeelte van den weg.

ARTIKEL 35.

Aangifte van belang bij de aflevering.

§ 1. — Voor elke zending mag eene aangifte van belang bij de aflevering in den vrachtbrief gedaan worden, zooals vermeld bij artiel 6, § 6, letter k).

Het bedrag van het aangegeven belang dient uitgedrukt in de munt van den Staat van afzending, in goudfranken of in elke door de tarieven aangewezen andere munt.

§ 2. — Eene vrachtverhooging van één vierde voor duizend der aangegeven som wordt, per ondeelbare eenheid van 10 kilometer, geheven.

De tarieven kunnen deze vrachtverhooging verminderen en een minste heffing vaststellen.

§ 3. — Indien het belang bij tijdige aflevering is aangegeven, kan, bij vertraging, gevorderd worden :

a) indien niet bewezen is dat schade door die vertraging is ontstaan en binnen de perken van het aangegeven belang :

2/10 van de vracht bij eene vertraging van ten hoogste 1/10 van den leveringstijd ;

4/10 van de vracht bij eene vertraging van meer dan 1/10 en ten hoogste 2/10 van den leveringstijd ;

6/10 van de vracht bij eene vertraging van meer dan 2/10 en ten hoogste 3/10 van den leveringstijd ;

8/10 van de vracht bij eene vertraging van meer dan 3/10 en ten hoogste 4/10 van den leveringstijd ;

de volle vracht bij een vertraging van meer dan 4/10 van den leveringstijd ;

b) indien bewezen is dat schade door de vertraging is ontstaan, eene vergoeding tot beloop van de aangegeven waarde.

Is het bedrag van het aangegeven belang minder dan de bij artikel 33 voorziene vergoedingen, zoo kunnen deze gevorderd worden in stede van de sub letter a) en b) voorziene vergoedingen.

§ 4. — Indien bewezen is dat schade veroorzaakt is door geheel of gedeeltelijk verlies of door beschadiging van het goed met aangifte van belang bij de aflevering, kan, benevens de vergoedingen bepaald bij artikels 29 en 32 of, in voorkomend geval, bij artikel 34, bijkomende schadevergoeding worden verleend tot beloop van de aangegeven som.

ARTIKEL 36.

Bedrag der schadevergoeding bij boos opzet of grove nalatigheid van den Spoorweg.

In alle gevallen waarin geheel of gedeeltelijk verlies, beschadiging of vertraging van goed te wijten is aan boos opzet of grove nalatigheid van den Spoorweg, moet de rechthebbende ten volle vergoed worden voor de bewezen schade, tot beloop van het dubbel der bij artikels 29, 32, 33, 34 en 35, volgens het geval, voorziene hoogste bedragen.

ARTIKEL 37.

Interest van de schadevergoeding.

De rechthebbende kan interest, tegen zes ten honderd, vorderen over de op een vrachtbrief verleende schadevergoeding, als deze meer dan tien frank bedraagt.

Deze interest loopt van den dag af van de bij artikel 40 voorziene vordering of, als geene vordering ingediend is, van den dag af der rechtsvordering.

ARTIKEL 38.

Terugbetaling van de schadevergoedingen.

Elke ten onrechte ontvangen vergoeding dient terugbetaald.

In geval van bedrog, heeft de Spoorweg bovendien recht op eene som gelijk aan die welke hij ten onrechte heeft betaald, onverminderd de straffen.

ARTIKEL 39.

Verantwoordelijkheid van den Spoorweg voor zijne bedienden.

De Spoorweg is verantwoordelijk voor zijne bedienden en voor de andere personen van wie hij zich bij het uitvoeren van het hem opgelegd vervoer bedient.

Indien, echter, de bedienden van den Spoorweg, op aanvraag van den rechthebbende, vertalingen doen of andere diensten bewijzen dan die welke aan den Spoorweg zijn opgelegd, worden zij beschouwd als handelende voor rekening van den persoon wien zij dezen dienst bewijzen.

HOOFDSTUK II.

VORDERINGEN. RECHTSVORDERINGEN, PROCESVORM EN VERJARING IN GEVAL
VAN GESCHILLEN VOORTVLOEIENDE UIT DE VERVOEROVEREENKOMSTEN.

ARTIKEL 40.

Vorderingen.

§ 1. — De vorderingen, gesteund op de vervoerovereenkomst, dienen schriftelijk ingediend bij den in artikel 42 aangewezen Spoorweg.

§ 2. — Het recht tot het indienen van eene vordering behoort aan de personen die, krachtens artikel 41, bevoegd zijn om eene rechtsvordering tegen den Spoorweg in te stellen.

§ 3. — Indien de vordering wordt ingediend door den afzender, moet deze het duplicaat van den vrachtbrief overleggen. Wordt zij ingediend door den bestemmeling, dan moet deze den vrachtbrief overleggen, wanneer hij hem werd afgegeven.

§ 4. — De rechthebbende moet bij zijne vordering de door hem nuttig geachte oorspronkelijke vrachtbrieven, duplicaten en andere bescheiden of een afschrift ervan voegen; op aanvraag van den Spoorweg, moeten de afschriften behoorlijk gewaarmerkt zijn.

Bij de regeling van de vordering, kan de Spoorweg de oorspronkelijke vrachtbrieven, duplicaten of b. lletijns van terugbetaling eischen om er de regeling op te vermelden.

ARTIKEL 41.

Personen die de rechtsvordering tegen den Spoorweg mogen instellen.

§ 1. — De rechtsvordering tot terugbetaling van een krachtens de vervoerovereenkomst betaalde som kan enkel worden ingesteld door dengene, die de betaling deed.

§ 2. — De afzender, alleen, is bevoegd voor de rechtsvorderingen betreffende de bij artikel 19 voorziene terugbetalingen.

§ 3. — De andere uit de Vervoerovereenkomst voortvloeiende rechtsvorderingen tegen den Spoorweg kunnen slechts worden ingesteld :

door den afzender, zoolang als hij bevoegd is de vervoerovereenkomst te wijzigen, als vermeld in artikel 21 ;

door den bestemmeling, van het oogenblik af dat hij, hetzij den vrachtbrief heeft ontvangen, hetzij bevoegd is zijn rechten krachtens artikel 16, § 3, te doen gelden.

Om deze rechtsvordering in te stellen, moet de afzender het duplicaat van den vrachtbrief overleggen of, zoo niet, kan hij geen rechtsvordering tegen den Spoorweg instellen dan met toestemming van den bestemmeling, of als hij het bewijs aanvoert dat de bestemmeling het goed geweigerd heeft.

ARTIKEL 42.

Spoorwegen, tegen welke de rechtsvordering kan worden ingesteld. Bevoegdheid.

§ 1. — De rechtsvordering tot terugbetaling van een krachtens de vervoerovereenkomst betaalde som kan slechts worden ingesteld tegen den Spoorweg die deze som heeft geheven.

§ 2. — De rechtsvordering betreffende de bij artikel 19 voorziene terugbetalingen kan slechts worden ingesteld tegen den Spoorweg van afzending.

§ 3. — De andere uit de vervoerovereenkomst voortspuitende rechtsvorderingen kunnen slechts worden ingesteld tegen den Spoorweg van afzending, den Spoorweg van bestemming of dien waarop het feit, dat aanleiding gaf tot de rechtsvordering, zich voordeed.

In geval de Spoorweg van bestemming het goed niet heeft ontvangen, kan niettemin tegen hem eene rechtsvordering worden ingesteld.

De eischer heeft de keus tusschen bedoelde Spoorwegen ; door het instellen der rechtsvordering, vervalt het recht van keus.

§ 4. — De rechtsvordering moet worden ingesteld vóór den bevoegden rechter van den Staat waarvan de gedaagde Spoorweg afhangt, tenzij in de overeenkomsten tusschen Staten of in de vergunningsakten er anders is over beslist.

Indien eene onderneming zelfstandige netten in verschillende Staten exploiteert, wordt elk dezer netten beschouwd als een afzonderlijke Spoorweg ten opzichte van de toepassing van deze paragraaf.

§ 5. — De rechtsvordering kan in reconventie of bij wijze van uitzondering tegen andere dan de in paragrafen 1, 2 en 3 hiervoren genoemde Spoorwegen worden ingesteld, in den eisch betreffende een op dezelfde vervoerovereenkomst gegronde hoofdvordering.

§ 6. — De bepalingen van dit artikel gelden niet voor het bij Hoofdstuk III van dezen titel geregeld verhaal van de Spoorwegen onder elkander.

ARTIKEL 43.

Vaststelling van het gedeeltelijk verlies of van eene beschadiging van goed.

§ 1. — Indien de Spoorweg een gedeeltelijk verlies of eene beschadiging ontdekt of vermoedt, of indien de rechthebbende het bestaan daarvan bewcert, moet de Spoorweg onverwijld, en zoo mogelijk in tegenwoordigheid van dezen rechthebbende, een proces-verbaal doen opmaken waarbij de gesteldheid en het gewicht van het goed en, zooveel mogelijk, het bedrag der schade, de oorzaak ervan en het oogenblik waarop zij zich voorgedaan heeft, vastgesteld wordt.

Den rechthebbende wordt, op zijne aanvraag, een afschrift van dit proces-verbaal afgeleverd.

§ 2. — Indien de rechthebbende de vaststellingen van het proces-verbaal niet aanneemt, kan hij de gerechtelijke vaststelling van de gesteldheid en het gewicht van het goed, alsmede van de oorzaak en van het bedrag der schade vorderen, overeenkomstig de wetten en reglementen van den Staat waar de aflevering geschiedde.

ARTIKEL 44.

Vervallen van de vordering tegen den Spoorweg, voortvloeiende uit de vervoerovereenkomst.

§ 1. — Door het inontvangstnemen van het goed, vervalt alle uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende vordering tegen den Spoorweg.

§ 2. — Dit geldt echter niet :

1^o als de rechthebbende bewijst dat de schade is veroorzaakt door boos opzet of grove nalatigheid van den Spoorweg ;

2^o in geval van vertraging, als daarover bij een der bij artikel 42, § 3, aangewezen Spoorwegen wordt geklaagd binnen de veertien dagen, die der ontvangst daaronder niet begrepen ;

3^o ingeval schadevergoeding wordt gevorderd wegens gedeeltelijk verlies of beschadiging.

a) indien het verlies of de beschadiging vóór de ontvangst van het goed door den rechthebbenden overeenkomstig artikel 43 is vastgesteld ;

b) indien de vaststelling, die overeenkomstig artikel 43 had moeten gedaan worden, door schuld van den Spoorweg niet gedaan is ;

4^o ingeval schadevergoeding wordt gevorderd wegens uiterlijk niet merkbare schade, waarvan het bestaan na de ontvangst is vastgesteld, op voorwaarde dat :

a) de opneming van het goed ter statie van aankomst niet door den Spoorweg aan den rechthebbende werd aangeboden ;

b) onmiddellijk na de ontdekking van de schade en uiterlijk zeven dagen na de ontvangst van het goed, het verzoek om vaststelling overeenkomstig artikel 43 gedaan is ;

c) de rechthebbende bewijst dat de schade is ontstaan gedurende het tijdsverloop tusschen de aanneming ten vervoer en de aflevering ;

5^o ingeval de vordering de teruggave der betaalde sommen of der bij artikel 19 voorziene terugbetaling beoogt.

§ 3. — De rechthebbende kan de ontvangst van het goed weigeren, zelfs na de ontvangst van den vrachtbrief en de betaling der vracht, zoolang geen gevolg is gegeven aan zijn verzoek om vaststelling der door hem beweerde schade.

Een voorbehoud bij de ontvangst van het goed gemaakt, is zonder rechtsgevolg, tenzij het door den Spoorweg wordt aangenomen.

§ 4. — Indien een deel der in den vrachtbrief vermelde colli bij de aflevering ontbreekt, kan de rechthebbende in den in § 1 van artikel 16 bedoelden kwijtbrief vaststellen, dat deze behoorlijk aangewezen colli hem niet werden afgeleverd.

ARTIKEL 45.

Verjaren der vordering voortvloeiende uit de vervoerovereenkomst.

§ 1. — De uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende vordering verjaart door

verloop van één jaar, als de verschuldigde som niet reeds is vastgesteld door eene erkenning, door eene dading of door een vonnis.

De verjaring is, echter, van drie jaar, voor :

- a) eene vordering door den afzender tot betaling van een door den Spoorweg bij den bestemming geïnde terugbetaling ;
- b) eene vordering welke gesteund is op eene schade veroorzaakt door boos opzet of grove nalatigheid ;
- c) eene vordering welke gesteund is op het in artikel 38 bedoelde geval van bedrog.

§ 2. — De verjaring begint te loopen :

- a) voor de vorderingen tot schadevergoeding in geval van gedeeltelijk verlies, beschadiging of vertraging in de aflevering :
van den dag der aflevering ;
 - b) voor de vorderingen tot schadevergoeding ingeval van geheel verlies :
van den dag dat de leveringstijd verstreken is ;
 - c) voor de vorderingen tot betaling of terugbetaling van vrachtprijzen, bijkosten of vrachtverhoogen of voor de vorderingen tot verbetering van de vracht, in geval van onregelmatige toepassing van het tarief of van misrekening :
van den dag van betaling van de vrachtprijzen de bijkosten of vrachtverhoogen of, bij niet betaling, van den dag dat het goed ten vervoer werd aangeboden ;
 - d) voor de vorderingen betreffende de bij artikel 19 voorziene terugbetalingen :
van den 90ⁿ dag na afloop van den leveringstijd ;
 - e) voor de vorderingen tot betaling van den door den toldienst geëischten toeslag :
van den dag dat de toldienst hem eischt.
- De dag, dat de verjaring begint is nooit begrepen in den termijn.

§ 3. — In geval van schriftelijke klacht, bij den Spoorweg overeenkomstig artikel 40 ingediend, houdt de verjaring op te loopen. De verjaringstijd begint weder te loopen van den dag dat de Spoorweg schriftelijk de klacht afwijst en de daarbij gevoegde bewijsstukken terugstuurt. Het bewijs van de ontvangst van de klacht of van het antwoord en dat van de teruggave der stukken moeten worden geleverd door hem, die dat feit inroept.

Door latere klachten wordt de verjaring niet opgeschorst.

§ 4. — Onder voorbehoud van vorenstaande bepalingen, gelden, voor de de opschorsing en sluiting der verjaring, de wetten en reglementen van den Staat waar de rechtsvordering is ingesteld.

ARTIKEL 46.

Onmogelijke herinstelling van vervallen of verjaarde vorderingen.

De vorderingen, die volgens de bepalingen van artikelen 44 en 45 zijn vervallen of verjaard, kunnen noch in den vorm eener reconventioneele vordering, noch in dien eener uitzondering worden geldend gemaakt.

HOOFDSTUK III.

AFREKENING EN VERHAAL VAN DE SPOORWEGEN ONDER ELKANDER.

ARTIKEL 47.

Afrekening onder Spoorwegen.

§ 1. — Elke Spoorweg, die, hetzij bij vertrek, hetzij bij aankomst, de vracht of andere uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende schuldvorderingen heeft geïnd, moet aan de betrokken Spoorwegen het deel betalen dat hun toekomt op deze vracht of schuldvorderingen.

§ 2. — De Spoorweg die het goed aan een opvolgenden Spoorweg overgeeft, is daardoor gerechtigd het bedrag der vracht en schuldvorderingen waarmee het goed volgens den vrachtbrief bij zijne overgave bezwaard was, dadelijk ten laste van den tweeden Spoorweg te leggen, onder voorbehoud van de overeenkomstig § 1 van dit artikel op te maken eindafrekening.

§ 3. — Onder voorbehoud van zijne rechten tegenover den afzender, is de Spoorweg van afzending verantwoordelijk voor de vracht en andere kosten welke hij niet geïnd heeft, hoewel de afzender ze krachtens den vrachtbrief te zijnen laste had genomen.

§ 4. — Indien de Spoorweg van bestemming het goed afgeeft zonder de kosten en schuldvorderingen, waarmee het bezwaard was, bij de aflevering te innen, is hij verantwoordelijk voor de betaling dezer kosten en schuldvorderingen, onder voorbehoud van zijne rechten tegenover den bestemmeling.

ARTIKEL 48.

Verhaal in geval van schadevergoeding voor geheel of gedeeltelijk verlies of voor beschadiging.

§ 1. — De Spoorweg die, krachtens de bepalingen van deze Overeenkomst, eene schadeloosstelling heeft betaald wegens geheel of gedeeltelijk verlies, of voor beschadiging van goed, heeft recht van verhaal op de Spoorwegen die tot het vervoer hebben medegewerkt, met inachtneming van de volgende bepalingen:

a) de Spoorweg door wiens schuld de schade is veroorzaakt, is daarvoor uitsluitend aansprakelijk;

b) indien de schade veroorzaakt is door de schuld van meer dan eenen Spoorweg, is elke Spoorweg aansprakelijk voor de door zijn eigene schuld veroorzaakte schade. Indien in het gegeven geval, de splitsing onmogelijk is, wordt de schade onder hen omgeslagen volgens de beginselen vermeld sub letter c);

c) indien niet bewezen kan worden dat de schade door de schuld van eenen of meer Spoorwegen veroorzaakt is, wordt de verschuldigde vergoeding omgeslagen

onder al de Spoorwegen die aan het vervoer hebben deelgenomen, met uitzondering van die welke bewijzen dat de schade niet op hunne lijnen ontstaan is. De onslag wordt gedaan in verhouding tot het getal kilometers afstand volgens de tarieven.

§ 2. — In geval een der Spoorwegen niet in staat is te betalen, wordt het te zijnen laste gelegde en door hem niet betaalde deel omgeslagen onder al de Spoorwegen die aan het vervoer hebben deelgenomen, in verhouding tot het getal kilometers afstand volgens de tarieven

ARTIKEL 49.

Verhaat in geval van schadevergoeding voor vertraging in de aflevering.

§ 1. — De voorschriften van artikel 48 worden toegepast in geval van schadevergoeding betaald voor vertraging. Indien de vertraging veroorzaakt is door op verschillende Spoorwegen vastgestelde onregelmatigheden, wordt de vergoeding onder die Spoorwegen omgeslagen in verhouding tot den duur van de vertraging op hun onderscheiden lijnen.

§ 2. — De bij artikel 44 dezer Overeenkomst vastgestelde leveringstijd wordt tusschen de verschillende Spoorwegen, die aan het vervoer hebben deelgenomen, als volgt verdeeld :

1^o Tusschen twee aansluitende Spoorwegen :

a) de tijd voor de verzending, in twee gelijke deelen ;

b) de tijd voor het vervoer, in verhouding tot het op elken der beide Spoorwegen doorloopen getal kilometers afstand volgens de tarieven ;

2^o Tusschen drie of meer Spoorwegen :

a) van den tijd voor de verzending erlangen eerst de eerste, eenerzijds, en de laatste, anderzijds, twaalf uren voor vrachtgoed en zes uren voor ijlgoed ;

b) de rest van den tijd voor de verzending en een derde van den tijd voor het vervoer worden in gelijke deelen tusschen alle betrokken Spoorwegen verdeeld ;

c) de overige twee derden van den tijd voor het vervoer worden verdeeld in verhouding tot het op elken dezer Spoorwegen doorloopen getal kilometers afstand volgens de tarieven.

§ 3. — De bijkomende termijnen waarop een Spoorweg recht heeft, worden dien Spoorweg toegerekend.

§ 4. — De tijd tusschen de afgifte van het goed aan den eersten Spoorweg en den aanvang van den leveringstijd komt uitsluitend dien Spoorweg ten goede.

§ 5. — Bovengemelde verdeling wordt maar in aanmerking genomen, als de totale leveringstijd niet nagekomen werd.

ARTIKEL 50.

Processen bij verhaal.

§ 1. — De Spoorweg waartegen een bij artikels 48 en 49, hiervoren, voorzien verhaal wordt uitgeoefend, is nooit toegelaten de gegrondheid te betwisten van de betaling gedaan door het Beheer dat het verhaal uitoefent, als de schadevergoeding gerechtelijk vastgesteld werd nadat de dagvaarding hem behoorlijk beteekend was en hij in de gelegenheid was geweest in dat proces tusschen beide te komen. De termijn toegestaan voor de beteekenis en voor de tussenkomst wordt door den rechter in dat proces naar de omstandigheden vastgesteld.

§ 2. — De Spoorweg die verhaal wil uitoefenen moet zijne daartoe strekkende rechtsvordering tegen alle betrokken Spoorwegen met welke hij geene dading heeft aangegaan, tegelijk instellen, op straffe van verlies van zijn vorderingsrecht tegen de Spoorwegen die hij niet gedagvaard heeft.

§ 3. — De rechter beslist bij een en hetzelfde vonnis over al het bij hem ingediende verhaal.

§ 4. — De gedagvaarde Spoorwegen kunnen verder geen verhaal uitoefenen.

§ 5. — Het is niet geoorloofd aan het proces tot schadevergoeding eene vordering in vrijwaring te verbinden.

ARTIKEL 51.

Bevoegdheid in zake verhaal.

§ 1. — De rechter der plaats waar de Spoorweg, tegen welken het verhaal wordt uitgeoefend, zijnen zetel heeft, is uitsluitend bevoegd om van de rechtsvordering tot verhaal kennis te nemen.

§ 2. — Indien de rechtsvordering tegen meer dan eenen Spoorweg moet worden ingesteld, heeft de eischende Spoorweg de keus tusschen de verschillende rechters die, volgens voorgaande paragraaf, bevoegd zijn.

ARTIKEL 52.

Bijzondere overeenkomsten omtrent het verhaal.

Door de bepalingen der vorige artikelen wordt geen inbreuk gemaakt op de bevoegdheid der Spoorwegen om, hetzij vooraf voor het verschillend verhaal dat de eenen tegen de anderen mochten hebben, hetzij voor een bijzonder geval, onderling andere regelingen te treffen.

TITEL IV.**Allerlei voorschriften.****ARTIKEL 53.***Toepassing van het binnenlandsch recht.*

Bij ontstentenis van bepalingen in deze Overeenkomst, zijn de binnenlandsche wetten en reglementen voor het vervoer in elken Staat van toepassing.

ARTIKEL 54.*Algemeene regels van procesvorm.*

Onder voorbehoud van de in deze Overeenkomst vervatte andersluidende bepalingen, wordt voor al de geschillen waartoe het vervoer onder toepassing van deze Overeenkomst aanleiding geeft, de procesvorm beheerscht door de wet van het land van den rechter, die van het geding kennis neemt.

ARTIKEL 55.*Uitvoering der vonnissen. Inbeslagneming en zekerheidstelling.*

§ 1. — Als vonnissen, op tegenspraak of bij verstek gewezen door den volgens de bepalingen van deze Overeenkomst bevoegden rechter, uitvoerbaar zijn geworden volgens de voor dien rechter geldende wetten, worden zij in elken der andere contracteerende Staten uitvoerbaar dadelijk na vervulling der in dezen Staat voorgeschreven formaliteiten. De herziening van den inhoud der beslissing wordt niet toegelaten.

Deze bepaling is niet toepasselijk op de slechts voorloopig uitvoerbare vonnissen en evenmin op de veroordeelingen tot schadevergoeding boven de proceskosten, tegen eenen eischer wegens het verliezen van zijn proces uitgesproken.

§ 2. — Op uit een internationaal vervoer voortvloeiende schuldvorderingen van eenen Spoorweg op eenen Spoorweg die niet van denzelfden Staat als de eerste afhangt, kan slechts worden beslag gelegd ingevolge een vonnis van het gerecht van den Staat waartoe die Spoorweg behoort, welke de inbeslaggenomen schuldvorderingen heeft.

§ 3. — Het rollend materieel van eenen Spoorweg, alsmede de aan dien Spoorweg toebehoorende en zich in dat materieel bevindende roerende voorwerpen van allen aard mogen maar worden in beslag genomen op een ander grondgebied dan dat van den Staat waarvan de Spoorweg, die eigenaar is, afhangt, dan krachten een vonnis van het gerecht van dien Staat.

§ 4. — Bij rechtsvorderingen op de Internationale Vervoerovereenkomst gegrond, kan geene zekerheidstelling voor de proceskosten gevorderd worden.

ARTIKEL 56.

Munteenheid. Omzettings- of aannemingskoers der vreemde munten.

§ 1. — De in deze Overeenkomst of hare Bijlagen in franken voorkomende sommen worden aanzien als betrekking hebbende op den goudfrank, hebbende eene waarde van $\frac{1}{5.18}$ goud-dollar der Vereenigde Staten van Amerika.

§ 2. — De Spoorweg moet, door middel van plakbrieven aan de winketten of op elk andere wijze, de koersen bekendmaken waartegen hij de in vreemde munteenheid uitgedrukte vrachtgelden, terugbetalingen, bijkosten en andere kosten, die in 's lands munt worden betaald (omzettingskoers), omzet.

§ 3. — Evenzoo moet een Spoorweg, die vreemde munt in betaling aanvaardt, de koersen bekend maken, waartegen hij ze aanneemt (aannemingskoers).

ARTIKEL 57.

Centraal Bureel voor het internationaal vervoer per Spoorweg.

§ 1. — Ten einde de uitvoering dezer Overeenkomst te vergemakkelijken en te verzekeren, wordt een Centraal Bureel voor het internationaal vervoer per spoorweg opgericht, belast met :

a) het ontvangen der mededeelingen van elken der contracteerende Staten en van elken der betrokken Spoorwegen en het mededeelen daarvan aan de andere Staten en Spoorwegen;

b) het verzamelen, ordenen en openbaar maken der mededeelingen van allen aard, die voor den dienst van het internationaal vervoer van belang zijn;

c) het beslissen, op verzoek der partijen, van geschillen tusschen de Spoorwegen onderling;

d) het bevorderen der financieele betrekkingen tusschen de verschillende Spoorwegen, noodzakelijk voor den dienst van het internationaal vervoer en de inkasseering der achterstallige vorderingen, en het in dit opzicht bevorderen van de zekerheid der onderlinge verhouding der Spoorwegen;

e) het onderzoeken der voorstellen tot wijziging dezer Overeenkomst en het, zoo dikwijls daartoe aanleiding bestaat, voorstellen van de bijeenroeping der bij artikel 60 voorziene Conferentiën.

§ 2. — De zetel, de samenstelling en de inrichting van dit Bureel, alsmede de middelen tot vervulling van zijne taak, zijn vastgesteld bij een bijzonder reglement, zijnde Bijlage VI tot deze Overeenkomst. Dit reglement en de wijzigingen welke eraan gebracht worden door overeenkomsten tusschen al de contracteerende Staten, hebben dezelfde waarde en denzelfden duur als deze Overeenkomst.

ARTIKEL 58.

Lijst der lijnen waarop de Overeenkomst van toepassing is.

§ 1. — Het in artikel 57 bedoelde Centraal Bureel is belast met het opmaken en bijhouden van de lijst der lijnen waarop de tegenwoordige Overeenkomst van toepassing is. Te dien einde, ontvangt het de kennisgevingen van de contracteerende Staten omtrent de inschrijving op deze lijst of het schrappen van lijnen van eenen Spoorweg of van eene der in artikel 2 vermelde ondernemingen.

§ 2. — De opneming van eene nieuwe lijn in den dienst van het internationaal vervoer heeft slechts plaats eene maand na de dagteekening van den brief van het Centraal Bureel, waarbij hare inschrijving aan de andere Staten is medegedeeld.

§ 3. — Het schrappen van eene lijn door het Centraal Bureel heeft plaats zoodra deze der contracteerende Staten op wiens verzoek deze lijn werd ingeschreven aan hetzelfde medegedeeld heeft, dat die lijn niet meer in staat is de door de Overeenkomst opgelegde verplichtingen te vervullen.

§ 4. — De eenvoudige ontvangst der van het Centraal Bureel uitgegane kennisgeving geeft elken Spoorweg onmiddellijk het recht alle betrekkingen van internationaal vervoer met de geschrapte lijn af te breken.

Echter, moet het reeds aangevangen vervoer ook in dit geval geheel worden ten einde gebracht.

ARTIKEL 59.

Aanneming van nieuwe Staten.

§ 1. — Elke niet contracteerende Staat, die tot deze Overeenkomst wil toetreden, stuurt zijne vraag aan de Zwitsersche Regeering, die ze aan al de deelnemende Staten mededeelt met eene nota van het Centraal Bureel over den toestand der Spoorwegen van den verzoekenden Staat ten opzichte van het internationaal vervoer.

§ 2. — Indien, binnen de zes maanden na het verzenden van deze kennisgeving, ten minste twee Staten aan de Zwitsersche Regeering geen kennis hebben gegeven van hun verzet, is de vraag van rechtswege aangenomen en deelt de Zwitsersche Regeering dit mede aan den verzoekenden Staat en aan al de deelnemende Staten.

In tegenovergesteld geval, deelt de Zwitsersche Regeering aan al de Staten en aan den verzoekenden Staat mede, dat het onderzoek der vraag verdaagd is.

§ 3. — Elke aanneming treedt in werking één maand na de dagteekening van de door de Zwitsersche Regeering gezonden kennisgeving.

ARTIKEL 60.

Herziening van de Overeenkomst.

§ 1. — Uiterlijk vijf jaar na de inwerkingtreding der in de laatste Conferentie aangenomen wijzigingen, vergaderen de afgevaardigden der contracteerende Staten, op bijeenroeping door de Zwitsersche Regeering, voor de herziening der Overeenkomst.

Op aanvraag van ten minste een derde der contracteerende Staten, wordt, vóór het verstrijken van dien termijn, eene conferentie gehouden.

§ 2. — Ten einde Bijlage I bij te houden, wordt eene Commissie van deskundigen ingesteld, waarvan de inrichting en de werking beschreven zijn in een reglement, zijnde Bijlage VII tot deze Overeenkomst. De beslissingen van deze Commissie worden dadelijk door het Centraal Bureel medegedeeld aan de Regeeringen der deelnemende Staten. Zij worden aanzien als aanvaard indien, binnen de twee maanden, te rekenen van den dag af der kennisgeving, ten minste twee Regeeringen geen verzet hebben aangeteekend. Zij treden in werking op den eersten dag van de derde maand na de maand waarin het Centraal Bureel hunne aanvaarding ter kennis van de Regeeringen der contracteerende Staten heeft gebracht. Het Centraal Bureel stelt dezen dag vast in de mededeeling der beslissingen.

ARTIKEL 61.

Bijkomende bepalingen.

§ 1. — De bijkomende bepalingen welke sommige contracteerende Staten of sommige deelnemende Spoorwegen nuttig achten openbaar te maken voor de uitvoering van de Overeenkomst, worden door hen medegedeeld aan het Centraal Bureel.

§ 2. — De overeenkomsten voor de aanneming van deze bepalingen kunnen op de toetredende Spoorwegen worden in werking gesteld op de wijze voorzien door de wetten en reglementen van elken Staat; zij mogen, echter, niet afwijken van de Internationale Overeenkomst.

De inwerkingtreding ervan wordt medegedeeld aan het Centraal Bureel.

ARTIKEL 62.

Duur van de verbintenis aangegaan door toetreding tot de Overeenkomst.

§ 1. — De duur van deze Overeenkomst is onbepaald. Elke deelnemende Staat kan zich, echter, terugtrekken in de volgende voorwaarden :

De eerste verbintenis geldt tot 31st December van het vijfde jaar volgende op de inwerkingtreding van de tegenwoordige Overeenkomst. Elke Staat die, na verloop van dien termijn, zich wil terugtrekken, moet, minstens één jaar vóór dien datum, daarvan kennis geven aan de Zwitsersche Regeering, die het aan al de deelnemende Staten mededeelt.

Bij gebreke van mededeeling in den aangeduiden termijn, wordt de verbintenis van rechtswege verlengd voor een tijdvak van drie jaar, en zoo vervolgens, van drie tot drie jaar, als de verbintenis niet ten minste één jaar vóór den 31^e December van het laatste jaar van een der driejaarlijksche tijdperken is opgezegd.

§ 2. — Voor nieuwe Staten, welke gedurende het vijfjaarlijksch tijdvak of gedurende een der driejaarlijksche tijdperken aangenomen zijn, is de Overeenkomst verbindend tot het einde van dit tijdvak, dan tot het einde van elk der volgende tijdperken, zoolang zij hunne verbintenis niet ten minste één jaar vóór het verloopen van een tijdperk hebben opgezegd.

ARTIKEL 63.

Teksten van de Overeenkomst en hun wederzijdsche waarde.

Deze Overeenkomst werd gesloten en onderteekend in de Fransche taal volgens het bestaande diplomatisch gebruik.

Bij den Franschen tekst gaan een tekst in de Duitsche taal en een tekst in de Italiaansche taal die als officieele vertalingen gelden.

In geval van verschil, geldt de Fransche tekst.

Ter oorkonde waarvan, de hiervoren aangewezen Gevolmachtigden en de Afgevaardigde van de Regeeringscommissie van het grondgebied van het Saarbekken de tegenwoordige Overeenkomst hebben onderteekend.

Gedaan te Bern, den drie-en-twintigsten October negentienhonderd vier-en-twintig, op enkel exemplaar, dat in de Archieven van den Zwitserschen Bondstaat blijft en waarvan een echt afschrift wordt bezorgd aan elke onderteekenende Mogendheid.

VOOR DUITSCHLAND :

Eduard Hoffmann.

VOOR OOSTENRIJK :

Dr. Leo Di Pauli.

VOOR BELGIË :

Fernand Peltzer.

VOOR BULGARIJE :

D. Nikoff.

VOOR DENEMARKEN :

A. Oldenburg.

VOOR DE VRIJE STAD DANTZIG :

J. Modzelewski.

VOOR SPANJE :

Emilio de Palacios.

VOOR ESTHLAND :

K. Menning.

VOOR FINLAND :

Urho Toivola.

VOOR FRANKRIJK :

H. Allizé.

Maurice Sibille.

C. Colson.

VOOR GRIEKENLAND :

Vassili Dendramis.

VOOR HONGARIJE :

F. Parcher de Terjékfalva.

VOOR ITALIË :

Garbasso.

VOOR LIJFLAND :

Dr O. Volt.

VOOR LITHAUEN :

V. Sidzikauskas.

VOOR LUXEMBURG :

Lefort.

VOOR NOORWEGEN :

J. Irgens.

VOOR NEDERLAND :

W. Doude van Troostwijk.

VOOR POLEN :

J. Modzelewski

VOOR PORTUGAL :

A. M. Bartolomeu Ferreira.

VOOR RUMENIË :

N. A. Comnène.

VOOR DE REGEERINGSKOMMISSIE
VAN HET GRONDGEBIED VAN
HET SAARBEEKEN :

J. Morize.

VOOR HET KONINKRIJK DER
SERVIËRS, KROATEN EN
SLOVENEN :

N. Jovanovitch.

VOOR ZWEDEN :

Alströmer.

VOOR ZWITSERLAND :

Motta.

VOOR TSJECHO-SLOWAKIË :

Dr. Lankas.

Protocol.

Bij het ondertekenen van de op heden gesloten Overeenkomst betreffende het vervoer van goederen per spoorweg, hebben de ondergeteekende Gevolmachtigden, in tegenwoordigheid en met deelneming van den Afgevaardigde der Regeeringscommissie van het Grondgebied van het Saarbekken, verklaard en bepaald hetgeen volgt :

I. — BEKRACHTIGING EN INWERKINGTREDING.

De Overeenkomst dient bekrachtigd, de bescheiden van bekrachtiging dienen zoo spoedig mogelijk neergelegd te Bern; zij treedt in werking tusschen de Staten die ze hebben bekrachtigd zoodra de Regeeringen dezer Staten daarover zijn overeengekomen.

II. — OVERGANGSBEPALINGEN.

Gezien dat de onderscheidenlijke waarde der in de verschillende Staten in gebruik zijnde munten onderhevig is aan plotselinge schommelingen, mag elke Staat, voor een tijdperk van niet meer dan vier jaar, gerekend van de inwerkingstelling der Overeenkomst af, hetzij door in de tarieven opgenomen bepalingen, hetzij door maatregelen van de Staatsmacht, afwijken van de bepalingen van artikels 17, 19, 21, 29 en 36 der Overeenkomst met, voor bepaald verkeer, te beslissen, dat :

1° a) de zendingen bij vertrek uit dezen Staat enkel met geheven vracht tot zijn grenzen toegelaten zijn ;

b) de zendingen, bij invoer in dezen Staat, met geenerlei kosten mogen bezwaard zijn of dat de zendingen naar dezen Staat, bij vertrek, slechts tot zijne grenzen mogen gefrankeerd zijn ;

c) de vracht der zendingen in doorvoer door dezen Staat moet betaald worden, volgens de overeenkomst van belanghebbenden, hetzij in het land van vertrek, hetzij in het land van aankomst ;

2° de zendingen, die over de lijnen van dezen Staat vervoerd worden, met geene terugbetaling mogen bezwaard zijn en dat de voorschotten niet toegelaten zijn ;

3° de afzender de vervoerovereenkomst niet mag wijzigen wat betreft de frankeering en de terugbetaling ;

4° de bij artikels 29 en 36 bepaalde hoogste bedragen van 50 frank en 100 frank onderscheidenlijk verminderd zijn tot 25 frank en 50 frank.

Dit Protocol, dat terzelfder tijd als de op heden gesloten Overeenkomst dient bekrachtigd, wordt beschouwd als een wezenlijk deel daarvan en heeft dezelfde waarde en denzelfden duur als deze Overeenkomst.

Ten blijke waarvan, de Gevolmachtigden en de Afgevaardigde van de Regeeringscommissie van het Grondgebied van het Saarbekken dit Protocol hebben ondertee-kend.

Gedaan te Bern, den drie-en-twintigsten October negentienhonderd vier-en-twintig, in enkel exemplaar, dat in de Archieven van het Zwitsersche Bondgenootschap blijft en waarvan een echt afschrift wordt bezorgd aan elke der ondertee-kenende Mogendheden.

VOOR DUITSCHLAND :

Eduard Hoffmann.

VOOR OOSTENRIJK :

Dr. Leo di Pauli.

VOOR BELGIË :

Fernand Peltzer

VOOR BULGARIJE :

D. Mikoff.

VOOR DENEMARKEN :

A. Oldenburg.

VOOR DE VRIJE STAD DANTZIG :

J. Modzelewski

VOOR SPANJE :

Emilio de Palacios

VOOR ESTHLAND :

K. Menning.

VOOR FINLAND :

Urho Toivola.

VOOR FRANKRIJK :

H. Allizé.

Maurice Sibille.

C. Colson.

VOOR GRIEKENLAND :

Vassili Dendramis.

VOOR HONGARIJE :

F. Parcher de Terjékfalva.

VOOR ITALIË :

Garbasso.

VOOR LIJFLAND :

Dr O. Volt.

VOOR LITHAUEN :

V. Sldzikauskas.

VOOR LUXEMBURG :

Lefort.

VOOR NOORWEGEN :

J. Irgens.

VOOR NEDERLAND :

W. Doude van Troostwijk.

VOOR POLEN :

J. Modzelewski.

VOOR PORTUGAL :

A. M. Bartolomeu Ferreira.

VOOR RUMENIË :

N. P. Comnène.

VOOR DE REGEERINGS-
COMMISSIE VAN HET GRONDGEBIED VAN
HET SAARBEEKEN :

J. Morize.

VOOR HET KONINKRIJK DER
SERVIËRS, KROATEN EN
SLOVENEN :

M. Jovanovitch.

VOOR ZWEDEN :

Alströmer.

VOOR ZWITSERLAND :

Motta.

VOOR TSJECHO-SLOWAKIJE :

Dr Lankas.



Internationale Overeenkomst

BETREFFENDE HET

VERVOER VAN REIZIGERS EN REISGOED PER SPOORWEG (I. O. R.)

GESLOTEN TUSSCHEN.

Duitschland, Oostenrijk, België, Bulgarije, Denemarken, de vrije stad Dantzig, Spanje, Esthland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Italië, Lijfland, Lithauen, Luxemburg, Noorwegen, Nederland, Polen, Portugal, Rumenië, het Koninkrijk der Serviërs, Kroaten en Slovenen, Zweden, Zwitserland en Tsjecho-Slowakije.

De Regeering van voormelde Staten hebbende nuttig geoordeeld eene Overeenkomst vast te stellen betreffende het vervoer van reizigers en reisgoed, hebben met dat doel beslist eene Overeenkomst te sluiten met als grondslag het ontwerp dat zij in gemeen overleg hebben doen voorbereiden en dat vervat is in het op 8 Juni 1923 te Bern onderteekend Proces-verbaal, en hebben tot haar Gevolmachtigden benoemd, te weten :

DUITSCHLAND :

den Heer Eduard HOFFMANN, Zaakgelastigde in Zwitserland.

OOSTENRIJK :

Zijne Excellentie den Heer Leo DI PAULI, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister in Zwitserland.

BELGIE :

Zijne Excellentie den Heer Fernand PELTZER, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister in Zwitserland.

BULGARIJE :

den Heer Dimitri MIKOFF, Zaakgelastigde in Zwitserland.

DENEMARKEN :

Zijne Excellentie den Heer Andreas DE OLDENBURG, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister in Zwitserland.

DE VRIJE STAD DANTZIG :

Zijne Excellentie den Heer Jean DE MODZELEWSKI, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister van Polen in Zwitserland.

SPANJE :

Zijne Excellentie den Heer Emilio DE PALACIOS Y FAU, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister in Zwitserland.

ESTHLAND :

den Heer Karl MENNING, Zaakgelastigde in Duitschland en in Zwitserland.

FINLAND :

den Heer Urho TOIVOLA, Bestuurder van het Finsch Secretariaat bij den Volkenbond.

FRANKRIJK :

Zijne Excellentie den Heer Henry ALLIZÉ, Afgezant in Zwitserland;
den Heer Maurice SIBILLE, Afgevaardigde;
den Heer Clément COLSON, Ondervoorzitter van den Staatsraad.

GRIEKENLAND :

den Heer Vassili DENDRAMIS, Zaakgelastigde in Zwitserland.

HONGARIJE :

den Heer Félix PARCHER DE TERJÉCFALVA, Zaakgelastigde in Zwitserland.

ITALIË :

Zijne Excellentie den Heer Carlo GARBASSO, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister in Zwitserland.

LIJFLAND :

Zijne Excellentie den Heer Oskar VOIT, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister in Duitschland en in Zwitserland.

LITHAUEN :

Zijne Excellentie den Heer Venceslas SIDZIKAUSKAS, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister in Duitschland, Zaakgelastigde in Zwitserland.

LUXEMBURG :

den Heer Antoine LEFORT, Staatsraad, Eerste Regeeringscommissaris voor Spoorwegen.

NOORWEGEN :

Zijne Excellentie den Heer Johannes Irgens, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister in Italië en Zwitserland.

NEDERLAND :

Zijne Excellentie den Heer Willem I. Doude van Troostwijk, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister in Zwitserland.

POLEN :

Zijne Excellentie den Heer Jean De Modzelewsky, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister in Zwitserland.

PORTUGAL :

Zijne Excellentie den Heer Antonio M. B. Ferreira, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister in Zwitserland.

RUMENIË :

Zijne Excellentie den Heer Nicolas Petresco-Comnène, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister in Zwitserland.

HET KONINKRIJK DER SERVIËRS, KROATEN EN SLOVENEN.

Zijne Excellentie den Heer Miloutine Yovanovitch, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister in Zwitserland.

ZWEDEN :

Zijne Excellentie den Heer Baron Jonas M. Alströmer, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister in Zwitserland.

ZWITSERLAND :

den Heer Guiseppe Motta, Bondsraad, Hoofd van het Politiek Bondsdepartement.

TSJECHO-SLOWAKIJE :

den Heer Otakar Lankas, Departementshoofd bij het Ministerie van Spoorwegen.

Die, ten overstaan en met de deelneming van den Heer Jean Morize, Afgevaardigde van de REGEERINGSCOMMISSIE VAN HET GRONDGEBIED VAN HET SAARBËKKEN,

Na elkander hunne volmachten te hebben medegedeeld, welke in goeden en behoorlijken vorm zijn bevonden, omtrent de navolgende artikelen zijn overeengekomen :

TITEL I.**Voorwerp en uitgestrektheid van de Overeenkomst.****ARTIKEL ÉÉN.**

Spoorwegen en vervoer waarop de Overeenkomst van toepassing is.

§ 1. — Deze Overeenkomst is van toepassing op alle vervoer van reizigers en reisgoed met internationale vervoerbewijzen voor wegen die gaan over het grondgebied van ten minste twee der contracteerende Staten en uitsluitend afgelegd worden over de lijnen, vermeld op de volgens artikel 58 van deze Overeenkomst opgemaakte lijst.

§ 2. — Deze Overeenkomst is, echter, niet van toepassing :

1° Op het vervoer waarvan de statien van vertrek en van aankomst gelegen zijn op het grondgebied van éézelfden Staat, en dat enkel geschiedt in doorvoer over het grondgebied van een anderen Staat :

a) als de lijnen, waarover de doorvoer geschiedt, geëxploiteerd worden door eenen Spoorweg van den Staat van vertrek ;

b) zelfs indien de lijnen, waarover de doorvoer geschiedt, niet geëxploiteerd worden door eenen Spoorweg van den Staat van vertrek, als de betrokken Spoorwegen bijzondere overeenkomsten hebben getroffen krachtens welke dit vervoer niet wordt beschouwd als internationaal.

2° Op het vervoer tusschen statien van twee aangrenzende Staten, als het over heel den weg gedaan wordt door Spoorwegen van eenen dezer Staten, en dat geen enkele dezer Staten er zich tegen verzet.

§ 3. — De tarieven bepalen het verkeer waarvoor internationale biljetten en reisgoedbulletijns worden afgegeven.

ARTIKEL 2.

Deelneming van andere ondernemingen dan de Spoorwegen.

§ 1. — Kunnen op de bij artikel 1 voorziene lijst, buiten de Spoorwegen, worden vermeld : regelmatige lijnen van auto- en scheepvaartdiensten die met een spoorweg aansluiten en het internationaal vervoer doen onder de verantwoordelijkheid van een contracteerenden Staat of van een op de lijst vermelden Spoorweg.

§ 2. — Voor de ondernemingen dezer lijnen gelden al de opgelegde verplichtingen en al de aan de Spoorwegen door deze Overeenkomst erkende rechten, onder voorbehoud van de wijzigingen die noodzakelijk voortspruiten uit de verscheidenheden in het vervoer. Deze wijzigingen mogen, echter, niet afwijken van de bij deze Overeenkomst vastgestelde regels van verantwoordelijkheid.

§ 3. — De Staat, die eene der in § 1 aangewezen lijnen wil doen opnemen in

de lijst, moet de noodige maatregelen treffen opdat de bij § 2 voorziene wijzigingen op dezelfde wijze als de tarieven openbaar gemaakt worden.

ARTIKEL 3.

Aansluiting.

§ 1. — De Overeenkomst is ook van toepassing op het vervoer van reizigers en reisgoed bij vertrek uit een in het internationaal tarief niet vermelde statie naar een in dit tarief vermelde aansluitingsstatie van denzelfden Staat en van daar naar een in ditzelfde tarief vermelde bestemming, hetzij met een internationaal biljet of reisgoedbulletijn waarin de prijzen van den rechtstreekschen weg en van den aansluitingsweg zijn samengeteld, hetzij met twee aaneensluitende biljetten. Bij opmaking van twee biljetten, moet het tweede de oorspronkelijke statie van vertrek vermelden.

§ 2. — De Spoorwegen bepalen in welke mate en in welke voorwaarden dit vervoer per aansluiting kan gevraagd worden bij vertrek uit sommige statien. Deze statien komen voor in eene lijst welke aan de andere betrokken Spoorwegen wordt medegedeeld.

ARTIKEL 4.

Verplichtend vervoer door den Spoorweg.

Als een internationaal tarief bestaat of als, overeenkomstig artikel 3, een vervoer per aansluiting voorzien is, kan het vervoer niet worden geweigerd, mits :

- a) de reiziger zich gedrage naar de voorschriften van deze Overeenkomst ;
- b) het vervoer mogelijk zij met de gewone middelen van vervoer ;
- c) het vervoer niet verboden zij in eenen der betrokken Staten, ten gevolge van wetsbepalingen of voor redenen van openbare orde ;
- d) het vervoer niet belet weze door omstandigheden die de Spoorweg niet kon vermijden en die hij niet vermocht te verhelpen.

TITEL II.

Vervoerovereenkomst.

HOOFDSTUK ÉÉN.

VERVOER VAN REIZIGERS.

ARTIKEL 5.

Recht op vervoer.

§ 1. — De reiziger moet, bij aanvang zijner reis, voorzien zijn van een biljet. De tarieven kunnen dienaangaande uitzonderingen voorzien.

§ 2. — De reiziger moet zijn biljet bewaren gedurende heel de reis. Indien hij daartoe wordt aangezocht, moet hij het vertoonen aan elken met het nazien gelasten bediende en het afgeven op het einde van de reis.

ARTIKEL 6.

Biljetten.

§ 1. — De biljetten, afgegeven voor een internationaal vervoer, waarvoor deze Overeenkomst geldig is, moeten het teeken  dragen :

§ 2. — De biljetten moeten het volgende vermelden :

- a) de benaming der statiën van vertrek en van bestemming ;
- b) den reisweg ; zijn verschillende reiswegen of vervoermiddelen toegelaten, dan dient dit recht vermeld ;
- c) de treinsoort en de rijtuigklasse ;
- d) den vervoerprijs ;
- e) den eersten geldigheidsdag ;
- f) den geldigheidsduur.

§ 3. — De tarieven of de overeenkomsten tusschen Spoorwegen bepalen in welke taal de biljetten dienen gedrukt en ingevuld, alsmede dezer vorm en inhoud.

§ 4. — Biljetten onder den vorm van een reisboekje dat verrekenbiljetten bevat, alsmede samengestelde biljetten zijn, volgens deze Overeenkomst, een enkel vervoerbewijs.

De door officieele reiskantoren of private agentschappen onder omslag vereenigde biljetten vormen elk een afzonderlijk vervoerbewijs waarop, volgens het geval, de reglementen voor binnenverkeer van den betrokken Staat of deze Overeenkomst van toepassing zijn.

§ 5. — Tenzij bij uitzondering door de tarieven voorzien, is een biljet maar vervreemdbaar als het niet op naam is en als de reis nog niet is begonnen.

Handel in biljetten en het weder verkoopen derzelve tegen een anderen prijs dan dien van het tarief zijn, in elken Staat, onderworpen aan de wetten en reglementen van dien Staat.

ARTIKEL 7.

Prijsvermindering voor de kinderen.

§ 1. — Kinderen tot en met 4 jaar oud worden kosteloos zonder biljet vervoerd, als voor hen geen afzonderlijke plaats wordt gevorderd.

§ 2. — Kinderen, van meer dan 4 tot en met 10 jaar oud, en jongere kinderen, waarvoor een afzonderlijke plaats wordt gevorderd, worden vervoerd tegen verminderde prijzen die niet meer mogen bedragen dan de helft der prijzen van de biljetten voor volwassenen.

Deze vermindering dient niet toegepast op de prijzen der biljetten waarop reeds een andere vermindering ten opzichte van het gewoon tarief is toegekend.

ARTIKEL 8.

Geldigheidsduur der biljetten.

§ 1. — De geldigheidsduur der biljetten dient bepaald door de tarieven.

§ 2. — Deze geldigheid moet ten minste bedragen :

Enkele biljetten :

per ondeelbare eenheid van 150 kilometer, 1 dag ;

Heen en terugbiljetten :

voor afstanden van of tot 50 kilometer, 2 dagen ;

van 51 tot 100 kilometer, 3 dagen ;

per ondeelbare eenheid van 100 kilometer, meer 1 dag.

§ 3. — Bijzondere biljetten tegen verminderden prijs mogen een anderen geldigheidsduur hebben.

ARTIKEL 9.

Aanwijzing en bespreking van plaatsen.

§ 1. — De aanwijzing van plaats is geregeld door de op elken Spoorweg van kracht zijnde voorschriften.

§ 2. — Of en in welke voorwaarden in sommige treinen plaatsen kunnen besproken worden, wordt bepaald door de tarieven of door de dienstregelingen.

ARTIKEL 10.

Oponthoud in de tussenstatiën.

De tarieven bepalen of en in welke voorwaarden de reiziger zich mag ophouden in de tussenstatiën gedurende den geldigheidsduur van zijn biljet.

ARTIKEL 11.

Verandering van klasse of van trein.

De reiziger mag, in de door de tarieven bepaalde voorwaarden en mits betaling van het voorziene opgeld, eene plaats bezetten van hoogere klasse of overstappen in een trein van hoogere soort dan die welke op het biljet is aangewezen.

ARTIKEL 12.

Reiziger zonder geldig biljet.

De reiziger die geen geldig biljet kan vertoonen moet, onverminderd de straffen, een vast recht betalen en daarbij den vervoerprijs voor den afgelegden

afstand; dit vast recht wordt berekend overeenkomstig de reglementen van den Spoorweg waarop de voorlegging van het biljet werd gevorderd; bij ontstentenis van zulke voorschriften, moet de reiziger een vast recht betalen van hetzelfde bedrag als den prijs van de reis voor den afgelegden weg.

ARTIKEL 13.

Personen die niet of voorwaardelijk in den trein worden opgenomen.

§ 1. — Worden niet opgenomen in den trein of kunnen onderweg er worden uitgesloten :

a) dronken personen, dezen welke zich onbetamelijk gedragen of die de wetten en reglementen niet naleven; aan deze personen wordt niets terugbetaald, noch de prijs van hun biljet, noch de betaalde vervoerprijs voor hun reisgoed;

b) personen die, wegens ziekte of alle andere reden, hunne medereizigers hoogstwaarschijnlijk zouden hinderen, tenzij voor hen een gansche afdeeling vooraf gehuurd zij of te hunner beschikking kan gesteld worden tegen betaling. De onderweg ziek geworden personen dienen echter vervoerd ten minste tot de eerste statie waar hun de noodige zorgen kunnen gegeven worden; de vervoerprijs en de voor het reisgoed geheven vracht worden hun terugbetaald, na aftrek van het aandeel voor den afgelegden weg.

§ 2. — Voor het vervoer van door een besmettelijke ziekte aangelaste personen gelden de Internationale Overeenkomsten of bij ontstentenis daarvan, de in elken Staat van kracht zijnde bepalingen.

ARTIKEL 14.

Voorwerpen die in de rijtuigen niet toegelaten worden.

§ 1. — Mogen in de reizigersrijtuigen niet worden toegelaten : gevaarlijke voorwerpen, namelijk geladen wapens, ontplofbare, licht ontvlambare of bijtende stoffen, alsook voorwerpen die de reizigers kunnen belemmeren of hinderen.

Reizigers, die voor de uitoefening van een openbaren dienst, een vuurwapen dragen, alsmede de jagers en de schutters, mogen munitie met zich medenemen; de laagste gewichtsbepalingen, vastgesteld bij de op het bereden grondgebied van kracht zijnde reglementen, mogen echter niet overschreden worden. De bewakers, die gevangenen vergezellen en met deze reizen in bijzondere rijtuigen of afdeelingen, mogen geladen vuurwapens met zich medenemen.

§ 2. — De spoorwegbedienden mogen, ten overstaan van den reiziger, zich vergewissen van den aard der in de rijtuigen gebrachte voorwerpen, als ernstige redenen eene overtreding van de bepalingen van § 1 laten vermoeden.

§ 3. — De overtreder is verantwoordelijk voor alle schade voortspruitende uit overtredingen van de bepalingen van § 1 en belooft, bovendien, de bij de wetten en reglementen voorziene straffen.

ARTIKEL 15.

In de rijtuigen brengen van handreisgoed en dieren.

§ 1. — De reizigers mogen gemakkelijk te dragen voorwerpen (handreisgoed) kosteloos met zich meenemen in de rijtuigen, mits de tol-, octrooi-, fiscus- of politiereglementen of reglementen van andere bestuursoverheden zich daartegen niet verzetten en die voorwerpen het materieel niet kunnen beschadigen. Voor zijn handreisgoed, beschikt elke reiziger maar over de ruimte boven en onder de plaats die hij bezet; andere beperkingen kunnen voorzien worden door de tarieven.

§ 2. — Levende dieren mogen niet in de rijtuigen gebracht worden. Nochtans, worden hondjes en andere kleine huisdieren toegelaten, als de politievoorschriften der verschillende Staten zich daartegen niet verzetten en geen enkel reiziger daar iets tegen in te brengen heeft.

De toelating van dieren in sommige soorten rijtuigen of treinen kan worden verboden of toegelaten door de tarieven of de dienstregelingen.

De tarieven bepalen of en voor welke dieren een vervoerprijs dient betaald.

§ 3. — De reiziger moet zelf letten op het handreisgoed en op de dieren die hij met zich medeneemt.

ARTIKEL 16.

Vertragingen. Gemiste aansluitingen. Opheffing van treinen.

Indien, door vertraging van eenen trein, de aansluiting met een anderen trein wordt gemist, of indien een trein over heel zijnen weg of over een deel daarvan wordt opgeheven, en dat de reiziger zijne reis wil voortzetten, moet de Spoorweg hem, met zijn reisgoed, in de mate van het mogelijke en zonder eenig opgeld, vervoeren met eenen trein die naar dezelfde bestemming, over dezelfde lijn of over een anderen aan dezelfde Beheeren toebehoorenden weg, rijdt, en die hem toelaat met minder vertraging te zijner bestemming aan te komen. De statieoverste moet, zoo noodig, op het biljet bevestigen dat de aansluiting gemist of de trein opgeheven werd, den geldigheidsduur naar behooren verlengen en het biljet geldig maken voor den nieuwen weg, voor een hoogere klasse of voor eenen trein met hoogere vervoerprijzen. De Spoorweg heeft, echter, het recht door het tarief of door de dienstregeling, bepaalde treinen voor de benutting uit te sluiten.

HOOFDSTUK II.

VERVOER VAN REISGOED.

ARTIKEL 17.

Beschrijving van het reisgoed. Uit het vervoer gesloten voorwerpen.

§ 1. — Worden maar als reisgoed beschouwd, de voorwerpen die tot het persoonlijk gebruik van den reiziger tijdens zijne reis dienen en gesloten zijn in

koffers, manden, handkoffers, reiszakken, hoedendozen en andere dergelijke verpakkingen:

§ 2. — Worden, bovendien, ten vervoer als reisgoed aangenomen, mits zij dienen tot het gebruik van den reiziger :

- a) draag- of rolstoelen voor zieken ;
- b) kinderwagens ;
- c) koffers goederenstalen ;
- d) draagbare muziekspeeltuigen in kisten, kokers of andere verpakkingen ;
- e) materieel voor voorstellingen van kunstenaars, als zijne gesteldheid, zijn groote en zijn gewicht zóó zijn dat het snel in den pakwagen kan geladen en geplaatst worden ;
- f) landmeterswerktuigen, tot 4 meter lang, en handgereedschap ;
- g) rijwielen en motorrijwielen met ééne zitplaats, zonder toebehooren, mits de oliebakken voorzien zijn van afloopkranen en geheel ledig zijn, alsmede hand-sleden met ééne of twee plaatsen, sneeuwschoenen (skis) en zeilen voor schaatsenrijders.

§ 3. — De tarieven kunnen andere, niet tot het persoonlijk gebruik van de reizigers bestemde voorwerpen, alsmede dieren gesloten in voldoende zekere kooien, als reisgoed toelaten.

§ 4. — Zijn van het vervoer als reisgoed uitgesloten, de voorwerpen die, luidens de Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van goederen per spoorweg, niet of enkel onder bepaalde voorwaarden ten vervoer worden aangenomen.

ARTIKEL 18.

Verantwoordelijkheid van den reiziger voor zijn reisgoed. Toeslag.

§ 1. — De houder van het reisgoedbulletijn is verantwoordelijk voor de naleving der voorschriften van artikel 17; hij draagt al de gevolgen van eene overtreding dezer voorschriften.

§ 2. — Vermoedt de Spoorweg eene overtreding, dan heeft hij het recht te onderzoeken of de inhoud van het reisgoed beantwoordt aan de voorschriften. De houder van het bulletijn wordt verzocht het onderzoek bij te wonen ; biedt hij zich niet aan of kan hij niet worden bereikt dan heeft het onderzoek, bij gebrek aan andere wets- of reglementsvoorschriften van kracht in den Staat waar het onderzoek geschiedt, plaats in bijzijn van twee aan den Spoorweg vreemde getuigen. Wordt eene overtreding vastgesteld, dan dienen de kosten van dit onderzoek betaald door den houder van het reisgoedbulletijn.

§ 3. — Bij overtreding van de bepalingen van § 4 van artikel 17, moet de houder van het reisgoedbulletijn een toeslag betalen, onverminderd de bijkomende vracht en, zoo noodig, de schadevergoeding, alsmede de straffen.

De toeslag dient betaald per kilogram ruw gewicht der uit het vervoer gesloten

voorwerpen, tegen 15 frank, met een minste heffing van 30 frank, als die voorwerpen stoffen bevatten die, krachtens 4^o van artikel 3 der Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van goederen per Spoorweg, uit het vervoer zijn gesloten of ingedeeld zijn in klassen I en II van Bijlage I tot de Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van goederen, en tegen 5 frank, met een minste heffing van 10 frank, in de andere gevallen.

Als de voorschriften van kracht voor het binnenverkeer van den Spoorweg waarop de overtreding werd ontdekt, een lageren gezamenlijken toeslag voorzien, wordt deze laatste geheven.

ARTIKEL 19.

Verpakking en gesteldheid van het reisgoed.

§ 1. — Onvoldoend of gebrekkig verpakt reisgoed mag worden geweigerd. Wordt het niettemin aangenomen dan heeft de Spoorweg het recht de gesteldheid ervan te vermelden op het reisgoedbulletijn.

§ 2. — De colli moeten, op voldoende duurzame wijze, den naam en het adres van den reiziger en de bestemmingsstatie aanwijzen. Colli zonder deze aanwijzingen kunnen worden geweigerd.

§ 3. — De oude etiketten, adressen of andere aanwijzingen betreffende vroegere zendingen dienen door den reiziger afgenomen.

ARTIKEL 20.

Inschrijving. Reisgoedbulletijn.

§ 1. — Reisgoed wordt maar ingeschreven op vertoon van biljetten die ten minste geldig zijn tot de bestemming van het reisgoed.

De tarieven bepalen of en in welke voorwaarden reisgoed ten vervoer kan worden aangenomen zonder vertoon van biljet.

§ 2. — Bij de inschrijving van reisgoed, wordt den reiziger een bulletijn afgegeven.

§ 3. — Voor het overige, zijn de formaliteiten voor de inschrijving van reisgoed bepaald door de ter statie van vertrek van kracht zijnde reglementen.

§ 4. — De voor internationale zendingen afgegeven reisgoedbulletijns dienen opgemaakt op het formulier, zijnde Bijlage I tot deze Overeenkomst.

§ 5. — De reisgoedbulletijns moeten het volgende vermelden :

- a) de statien van vertrek en van bestemming ;
- b) den reisweg ;
- c) op welken dag en voor welken trein het reisgoed werd besteld ;

- d) het getal biljetten (behoudens in het bij het 2^{de} lid van § 1 voorziene geval) ;
- e) het getal en het gewicht der colli ;
- f) het bedrag van den vervoerprijs en van de andere gebeurlijke rechten ;
- g) in voorkomend geval, het bedrag voluit der som van het overeenkomstig artikel 35 aangegeven belang bij de aflevering.

§ 6. — De tarieven of de overeenkomsten tusschen Spoorwegen bepalen in welke taal de reisgoedbulletijns dienen gedrukt en ingevuld.

ARTIKEL 21.

Aflevering.

§ 1. — Het reisgoed wordt afgeleverd in ruiling van het reisgoedbulletijn. De Spoorweg moet niet onderzoeken of de houder van het bulletijn bevoegd is om het reisgoed in ontvangst te nemen.

§ 2. — Nadat de trein, waarvoor het reisgoed werd ingeschreven, is aangekomen, mag de houder van het reisgoedbulletijn van het kantoor der statie van bestemming de aflevering van zijn reisgoed vorderen, zoodra als de tijd, noodig voor het terbeschikkingstellen alsmede, in voorkomend geval, voor het vervullen van de tol-, octrooi-, fiscus- en politieformaliteiten en de formaliteiten vereischt door andere bestuursoverheden, verlopen is.

§ 3. — Wordt het reisgoedbulletijn niet vertoond, dan moet de Spoorweg het reisgoed maar afgeven als de eischer zijn eigendomsrecht bewijst ; lijkt dit bewijs onvoldoende, dan mag de Spoorweg eenen borg eischen.

§ 4. — Het reisgoed wordt afgeleverd ter statie waarvoor het werd ingeschreven. Wanneer, echter, de omstandigheden het toelaten en de tol-, octrooi-, fiscus- en politievoorschriften of voorschriften van andere bestuursoverheden er zich niet tegen verzetten, mag het reisgoed, op tijdige aanvraag van den houder van het bulletijn, worden teruggegeven ter statie van vertrek of afgeleverd in eene tussenstatie tegen afgifte van het reisgoedbulletijn en, bovendien, indien het door het tarief wordt vereischt, op vertoon van het biljet.

§ 5. — De houder van het bulletijn, wien het reisgoed niet wordt afgeleverd in de sub § 2 hiervoren aangewezen voorwaarden, kan, op het reisgoedbulletijn, dag en uur doen vaststellen dat hij de aflevering heeft gevraagd.

§ 6. — Voor het overige, gelden voor de aflevering de bepalingen van kracht op den met de aflevering gelasten Spoorweg.

HOOFDSTUK III.

GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN VOOR HET VERVOER VAN REIZIGERS EN REISGOED.

ARTIKEL 22.

Treinen. Dienstregelingen. Tariefuittreksels.

§ 1. — Dienen tot het vervoer : de in de dienstregelingen voorziene regelmatige treinen en de volgens de behoeften ingerichte treinen.

§ 2. — De Spoorwegen moeten in de statiën de dienstregelingen der treinen van hun eigen lijnen tijdig aanplakken. Deze dienstregelingen moeten de soort treinen, de rijtuigklassen en het vertrek uur der treinen aanwijzen, alsmede, voor de groote doorvoerstationen en de eindstationen, het uur van aankomst en de bijzonderste aansluitingen van treinen.

Niet meer geldende dienstregelingen dienen onverwijld verwijderd.

§ 3. — In elke statie open voor het internationaal verkeer, moet de reiziger kunnen kennis nemen van de tarieven of van de tariefuittreksels die de prijzen der aldaar verkrijgbare internationale biljetten en de overeenkomende vrachtprijzen voor reisgoed aanwijzen.

ARTIKEL 23.

Grondslagen voor de berekening der vervoerprijzen. — Tarieven.

§ 1. — De vervoerprijzen worden berekend overeenkomstig de in elken Staat rechtsgeldige en behoorlijk openbaar gemaakte tarieven. Deze tarieven moeten al de noodige aanwijzingen bevatten voor de berekening der vervoerprijzen en der bijkosten en, in voorkomend geval, de voorwaarden bepalen waarin rekening wordt gehouden met den wissel.

§ 2. — De tarieven moeten de bijzondere bepalingen voor het vervoer aanwijzen.

De tarieven dienen op alle belanghebbenden eenvormig toegepast; de bepalingen ervan gelden in zoover zij niet strijdig zijn met deze Overeenkomst; anders zijn zij nietig.

De internationale rechtstreeksche tarieven en de wijzigingen ervan treden in werking op den bij hunne bekendmaking aangewezen datum; verhooging van deze tarieven of verzwaring van de vervoerbepalingen moet ten minste acht dagen vóór den voor de inwerkingtreding gestelden datum worden bekendgemaakt.

Bij afgifte van internationale biljetten of reisgoedbulletijns zonder dat een rechtstreeksch tarief bestaat, mag, als een Spoorweg zijn tarief wijzigt, de toepassing van deze wijziging maar van de andere Spoorwegen worden geëischt, ten vroegste acht dagen nadat deze laatste Spoorwegen er kennis van genomen hebben.

Voor een bepaalden tijd opgemaakte tarieven houden op van kracht te zijn na verloop van den voor hunne geldigheid vastgestellten termijn.

ARTIKEL 24.

Verbod van bijzondere Overeenkomsten.

Elke bijzondere Overeenkomst, waarbij eene vermindering op den prijs der tarieven aan een of meer reizigers wordt verleend, is streng verboden en van rechtswege nietig.

Zijn, echter, toegelaten, de prijsverminderingen, die behoorlijk openbaar gemaakt en bij gelijke wijze van toepassing zijn op elkeen tegen dezelfde voorwaarden, alsmede die welke worden verleend, hetzij voor den Spoorwegdienst, hetzij voor den dienst der openbare besturen, hetzij ten bate van werken van liefdadigheid, van opvoeding en van onderwijs.

ARTIKEL 25.

Tol-, octrooi-, fiscus- en politieformaliteiten en formaliteiten van andere bestuursorverheden.

De reiziger moet zich gedragen naar de tol-, octrooi-, fiscus- en politieformaliteiten en formaliteiten van andere bestuursoverheden, zoo voor zijnen persoon zelf als voor het onderzoek van zijn reisgoed en van zijn handreisgoed. Hij moet bij dit onderzoek aanwezig zijn, behoudens de door de reglementen voorziene uitzonderingen. De Spoorweg weert alle verantwoordelijkheid, tegenover den reiziger, voor het geval dat deze aan die verplichtingen niet zou voldoen.

ARTIKEL 26.

Teruggave.

§ 1. — Is een biljet niet benuttigd, dan kan de betaalde prijs teruggevraagd worden, onder voorbehoud van den in §§ 3 en 4 hierna vermeldèn aftrek.

§ 2. — Wordt een biljet maar gedeeltelijk benuttigd, ten gevolge van het overlijden, ziekte of ongeval overkomen aan den reiziger, of van andere dergelijke dringende redenen, dan wordt, onder voorbehoud van den in §§ 3 en 4 vermelden aftrek, het verschil terugbetaald tusschen den gezamenlijken prijs en den volgens het gewoon tarief berekenden prijs voor den afgelegden weg.

§ 3. — Worden niet terugbetaald : de belastingen, de toeslag voor besproken plaatsen, het maakloon voor reisboekjes en de commissie voor den verkoop van biljetten.

§ 4. — Van het terug te geven bedrag, wordt een recht van 10 t. h., met minimum van fr. 0.50 en maximum van 3 frank per biljet afgetrokken, alsmede, in voorkomend geval, de kosten van opzending.

Deze aftrek wordt niet gedaan, als een niet benuttigd biljet den dag zelf der afgifte wordt teruggegeven aan het kantoor van afgifte.

§ 5. — Als een reiziger van zijne reis afziet omdat hij, overeenkomstig de dienstregeling, ze niet kan voortzetten, ten gevolge van het missen eener aansluiting door de vertraging van eenen trein, het opheffen van eenen trein of de schorsing van den dienst, mag hij de toepassing van de bepalingen van paragraaf 2 vragen, zonder dat de Spoorweg den in § 4 voorzienen aftrek mag doen.

§ 6. — Voor biljetten tegen verminderden prijs, wordt maar terugbetaald in de gevallen en binnen de beperkingen voorzien bij § 5; de krachtens lid één van § 2 van artikel 7 opgemaakte kinderbiljetten tegen verminderden prijs worden niet beschouwd als biljetten tegen verminderden prijs in den zin van deze paragraaf.

§ 7. — Voor verloren biljetten wordt niets terugbetaald.

§ 8. — Wordt het reisgoed teruggenomen alvorens het de statie van afzending heeft verlaten, dan mag de teruggave van den vervoerprijs gevraagd worden.

Wordt het reisgoed in eene tussenstatie teruggenomen, dan wordt maar terugbetaald in de gevallen en volgens de schikkingen van voormelde §§ 2 en 5.

In beide gevallen, worden een recht van fr. 0.50 per bulletijn, alsmede, in voorkomend geval, de belastingen van het bedrag der teruggave afgetrokken.

§ 9. — De tarieven mogen verschillende bepalingen bevatten als daaruit geen verzwarende voor de reizigers volgt.

§ 10. — Elke aanvraag om teruggave, gesteund op de schikkingen van §§ 4, 2, 5, 6 en 8, is vervallen, als zij niet binnen de zes maanden na verloop der geldigheid van het biljet bij den Spoorweg wordt ingediend.

§ 11. — Bij onregelmatige toepassing van het tarief of vergissing in het berekenen der vervoerprijzen en der verschillende kosten, dient het te veel of het te kort teruggegeven.

§ 12. — Elk door den Spoorweg bevonden te veel dient, zoo mogelijk, ambts-halve ter kennis gebracht van belanghebbende als het meer bedraagt dan fr. 0.50 per biljet of per reisgoedbulletijn; de regeling ervan dient zoo spoedig mogelijk gedaan.

§ 13. — In al de bij dit artikel niet voorziene gevallen en bij gebrek aan bijzondere overeenkomsten tusschen de Spoorwegen, gelden de reglementen voor binnenverkeer.

ARTIKEL 27.

Betwistingen.

Betwistingen tusschen reizigers of tusschen dezen en de bedienden worden voorloopig beslecht in de statien door den overste die van dienst is en onderweg, door den treinoverste.

TITEL III.

Verantwoordelijkheid van de Spoorwegen. — Rechtsvordering.

HOOFDSTUK ÉÉN.

VERANTWOORDELIJKHEID.

ARTIKEL 28.

Verantwoordelijkheid van het vervoer van reizigers, handreisgoed en dieren.

§ 1. — Voor de verantwoordelijkheid van den Spoorweg wegens dood of verwonding van een reiziger ten gevolge van een treinongeval, alsmede wegens schade ten gevolge van vertraging of opheffing van eenen trein of het missen van eene aansluiting, gelden de wetten en reglementen van den Staat waar het feit zich voordeed. Volgende artikels van dezen titel zijn niet van toepassing op die gevallen.

§ 2. — Voor handreisgoed en dieren waarop de reiziger, krachtens artikel 15, § 3, zelf moet letten, is de Spoorweg maar verantwoordelijk voor de schade die hij zelf heeft veroorzaakt.

§ 3. — In dit geval, bestaat geen gemeenschappelijke verantwoordelijkheid.

ARTIKEL 29.

Gemeenschappelijke verantwoordelijkheid van de Spoorwegen voor het reisgoed.

§ 1. — De Spoorweg, die door het afgeven van een internationaal reisgoedbulletijn, het reisgoed ten vervoer heeft aangenomen, is verantwoordelijk voor de uitvoering van het vervoer over den geheelen weg tot de aflevering.

§ 2. — Elke opvolgende Spoorweg treedt, door het feit zelf dat hij het reisgoed in ontvangst neemt, tot de overeenkomst van vervoer toe en aanvaardt de daaruit voortvloeiende verplichtingen, onverminderd de schikkingen van artikel 42, § 2, betreffende den Spoorweg van bestemming.

ARTIKEL 30.

Uitgebreidheid van de verantwoordelijkheid.

§ 1. — De Spoorweg is, in de in dit hoofdstuk bepaalde voorwaarden, verantwoordelijk voor de schade voortvloeiende, hetzij uit het geheel of gedeeltelijk verlies van het reisgoed alsmede voor de beschadiging ervan, te rekenen van de aanneming ten vervoer tot aan de aflevering, hetzij voor de vertragingen in de aflevering.

§ 2. — Hij is van deze verantwoordelijkheid ontslagen, in geval van geheel of gedeeltelijk verlies of van beschadiging van reisgoed, als hij bewijst dat de schade is veroorzaakt door schuld van den reiziger, eigen gebrek van het reisgoed of een geval van overmacht.

Hij is niet verantwoordelijk voor de schade die voortspuit uit den bijzonderen aard van het reisgoed, uit de gebrekkige verpakking of uit het feit dat de uit het vervoer gesloten voorwerpen niettemin als reisgoed werden verzonden.

Volgt uit de omstandigheden, dat de schade heeft kunnen ontstaan door een gevaar verbonden, hetzij aan den bijzonderen aard van het reisgoed, hetzij aan een gebrekkige verpakking, hetzij aan het feit dat het voorwerpen inhield waarvan het vervoer als reisgoed is verboden, dan wordt, tenzij de rechthebbende het tegendeel bewijst, vermoed dat zij werkelijk door eene dezer oorzaken is ontstaan.

§ 3. — Hij is eveneens ontslagen van de verantwoordelijkheid voor de schade wegens vertraging in de aflevering, als hij bewijst dat de vertraging veroorzaakt werd door omstandigheden welke de Spoorweg vermijden, noch verhelpen kon.

ARTIKEL 31.

Bedrag der schadevergoeding bij geheel of gedeeltelijk verlies van reisgoed.

Indien, krachtens de bepalingen van deze Overeenkomst, de Spoorweg tot schadevergoeding wegens geheel of gedeeltelijk verlies van reisgoed verplicht is, kan worden gevorderd :

a) als het bedrag der schade bewezen is :

het beloop van deze schade, met een maximum van 20 frank per ontbrekend kilogram ruw gewicht ;

b) als het bedrag der schade niet bewezen is :

een vastgelegde som berekend tegen 10 frank per ontbrekend kilogram ruw gewicht.

Daarbij komt de vergoeding van hetgeen wegens vervoerkosten, tolrechten of andere onkosten voor het verloren reisgoed mocht betaald zijn, zonder andere schadevergoeding, onder voorbehoud van de uitzonderingen voorzien bij verderstaande artikels 35 en 36.

ARTIKEL 32.

Vermoedelijk verlies van reisgoed. Teruggevonden reisgoed.

§ 1. — Een vermist collo wordt als verloren beschouwd na verloop van den veertienden dag na dien dat de aflevering gevraagd werd.

§ 2. — Wordt een als verloren beschouwd collo teruggevonden binnen het jaar dat op de aanvraag om aflevering volgt, dan moet de Spoorweg daarvan kennis geven aan den reiziger als zijn verblijf gekend is of kan ontdekt worden.

§ 3. — De reiziger kan, binnen de dertig dagen na ontvangst van deze

kennisgeving, vragen dat het collo hem kosteloos naar zijn believen, afgeleverd wordt ter statie van bestemming of ter statie van vertrek, tegen terugbetaling van de ontvangen vergoeding en onder voorbehoud van alle rechten op de vergoeding wegens vertraging, voorzien bij artikel 34 en, in voorkomend geval, bij artikel 35, § 3.

§ 4. — Werd het teruggevonden collo niet teruggevorderd binnen den bij § 3 hiervoren voorzienen termijn van dertig dagen of is het collo maar teruggevonden meer dan één jaar na de aanvraag om aflevering, dan beschikt de Spoorweg erover volgens de wetten en reglementen van den Staat waarvan hij afhangt.

ARTIKEL 33.

Bedrag der vergoeding bij beschadiging van reisgoed.

In geval van beschadiging, moet de Spoorweg het bedrag der waardevermindering van het reisgoed betalen, zonder andere schadevergoeding, onder voorbehoud van de bij artikels 35 en 36 voorziene uitzonderingen.

De vergoeding mag, echter, niet hooger zijn dan :

a) als de geheele zending door beschadiging van waarde verminderd is, haar bedrag in geval van geheel verlies ;

b) als slechts een gedeelte van het reisgoed door beschadiging van waarde verminderd is, haar bedrag in geval van verlies van het beschadigde gedeelte.

ARTIKEL 34.

Bedrag der vergoeding wegens vertraging in de aflevering van reisgoed.

§ 1. — In geval van vertraging in de aflevering, moet de Spoorweg, als de reiziger niet bewijst dat daardoor schade is veroorzaakt, eene vergoeding betalen van tien centiemen per kilogram ruw gewicht te laat afgeleverd reisgoed en per ondeelbaar etmaal te rekenen van de aanvraag om aflevering, met maximum van veertien dagen.

§ 2. — Als bewezen is dat de vertraging schade heeft veroorzaakt, wordt voor deze schade eene vergoeding betaald, die niet meer mag bedragen dan viermaal de in § 1 van dit artikel vastgestelde vergoeding.

§ 3. — De in de twee voorgaande paragrafen voorziene vergoedingen mogen niet samen met de vergoedingen wegens geheel verlies van reisgoed betaald worden.

In geval van gedeeltelijk verlies, worden zij, desnoods, voor het niet verloren gedeelte betaald.

In geval van beschadiging, mogen zij desnoods samen met de bij artikel 33 voorziene vergoeding betaald worden.

ARTIKEL 35.

Aangifte van belang bij de aflevering.

§ 1. — Voor elke zending reisgoed mag eene aangifte van belang bij de aflevering gedaan worden op het reisgoedbulletijn.

Behoudens andersluidende voorschriften in de tarieven, dient het bedrag van het aangegeven belang uitgedrukt in de munt van den Staat van afzending.

§ 2. — In dit geval, wordt per ondeelbare eenheid van 10 kilometer, eene vrachtverhooging van een vierde voor duizend van de aangegeven som geheven.

De tarieven kunnen deze vrachtverhoogingen verminderen en een minste heffing vaststellen.

§ 3. — Indien het belang bij tijdige aflevering is aangegeven, kan, bij vertraging, gevorderd worden :

a) indien niet bewezen is dat schade door die vertraging is ontstaan en binnen de perken van het aangegeven belang, 0 fr. 20 per kilogram ruw gewicht van te laat afgeleverd reisgoed en per ondeelbaar etmaal te rekenen van en met de aanvraag om aflevering, met maximum van veertien dagen ;

b) als bewezen is dat schade door de vertraging is ontstaan, eene vergoeding tot beloop van het aangegeven belang.

Bedraagt het aangegeven belang minder dan de bij artikel 34 voorziene vergoedingen, zou kunnen deze gevorderd worden in stede van de vergoedingen, voorzien sub letters a) en b) van deze paragraaf.

§ 4. — Indien bewezen is dat schade veroorzaakt is door geheel of gedeeltelijk verlies of door beschadiging van reisgoed met aangifte van belang bij de aflevering, kan schadevergoeding worden verleend tot beloop van de aangegeven som. Daarbij komen nog de bij artikels 31 en 33 voorziene vergoedingen.

ARTIKEL 36.

Schadevergoeding bij boos opzet of grove nalatigheid van den Spoorweg.

In alle gevallen, waarin geheel of gedeeltelijk verlies, beschadiging of vertraging van reisgoed te wijten is aan boos opzet of grove nalatigheid van den Spoorweg, moet de reiziger ten volle vergoed worden voor de bewezen schade tot beloop van het dubbel der bij artikels 31, 33, 34 en 35 voorziene hoogste bedragen.

ARTIKEL 37.

Interest van de schadevergoeding.

De reiziger kan interest tegen zes ten honderd vorderen over de op een reisgoedbulletijn verleende schadevergoeding, als deze meer dan tien frank bedraagt.

Deze interest loopt van den dag af van de bij artikel 40 voorziene vordering of, als geene vordering ingediend is, van den dag af van de rechtsvordering.

ARTIKEL 38.

Terugbetaling van de schadevergoedingen.

Elke ten onrechte ontvangen vergoeding dient terugbetaald.

In geval van bedrog, heeft de Spoorweg bovendien recht op eene som gelijk aan die welke hij ten onrechte heeft betaald, onverminderd de straffen.

ARTIKEL 39.

Verantwoordelijkheid van den Spoorweg voor zijne bedienden.

De Spoorweg is verantwoordelijk voor zijne bedienden en voor de andere personen, van wie hij zich bij het uitvoeren van het hem opgelegd vervoer bedient.

Indien, echter, de bedienden van den Spoorweg aan de reizigers, op dezer vraag, diensten bewijzen die aan den Spoorweg niet zijn opgelegd, worden zij beschouwd als handelende voor rekening van den reiziger wien zij dezen dienst bewijzen.

HOOFDSTUK II.

VORDERINGEN. RECHTSVORDERINGEN, PROCESVORM EN VERJARING IN GEVAL VAN GESCHILLEN
VOORTVLOEIENDE UIT DE VERVOEROVEREENKOMST.

ARTIKEL 40.

Vorderingen.

§ 1. — De vorderingen, gesteund op de vervoerovereenkomst, dienen schriftelijk ingediend bij den in artikel 42 aangewezen Spoorweg.

§ 2. — Het recht tot het indienen van eene vordering behoort aan de personen die, krachtens artikel 41, bevoegd zijn om eene rechtsvordering tegen den Spoorweg in te stellen.

§ 3. — De rechthebbende moet bij zijne vordering de door hem nuttig geachte oorspronkelijke biljetten, reisgoedbulletijns en andere bescheiden of een afschrift ervan, voegen; op aanvraag van den Spoorweg, moeten de afschriften behoorlijk gewaarmerkt zijn.

Bij de regeling van de vordering, kan de Spoorweg de teruggave eischen van de biljetten of de reisgoedbulletijns.

ARTIKEL 41.

Personen die de rechtsvordering tegen den Spoorweg mogen instellen.

De uit de vervoerovereenkomst voortspruitende rechtsvordering tegen den Spoorweg kan slechts worden ingesteld door den persoon die, volgens het geval, het biljet of het reisgoedbulletijn overlegt of die, bij niet overlegging, zijn recht bewijst.

ARTIKEL 42.

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

§ 1. — De rechtsvordering tot terugbetaling van een krachtens de vervoerovereenkomst betaalde som kan slechts worden ingesteld tegen den Spoorweg die deze som heeft geheven.

§ 2. — De andere uit de vervoerovereenkomst voortspuitende rechtsvorderingen kunnen slechts worden ingesteld tegen den Spoorweg van afzending, den Spoorweg van bestemming of dien waarop het feit, dat aanleiding gaf tot de rechtsvordering, zich voordeed.

In geval de Spoorweg van bestemming het reisgoed niet heeft ontvangen, kan niettemin tegen hem eene rechtsvordering worden ingesteld.

De eischer heeft de keus tusschen bedoelde Spoorwegen; door het instellen der rechtsvordering, vervalt het recht van keus.

§ 3. — De rechtsvordering moet worden ingesteld vóór den bevoegden rechter van den Staat waarvan de gedaagde Spoorweg afhangt, tenzij in de overeenkomsten tusschen Staten of in de vergunningsakten er anders is over beslist.

Indien eene onderneming zelfstandige netten in verschillende Staten exploiteert, wordt elk dezer netten beschouwd als een afzonderlijke Spoorweg ten opzichte van de toepassing van deze paragraaf.

§ 4. — De rechtsvordering kan in reconventie of bij wijze van uitzondering tegen andere dan de in paragrafen 1 en 2 hiervoren genoemde Spoorwegen worden ingesteld, in den eisch betreffende eene op dezelfde vervoerovereenkomst gegronde hoofdvordering.

§ 5. — De bepalingen van dit artikel gelden niet voor het bij hoofdstuk III van dezen titel geregeld verhaal van de Spoorwegen onder elkander.

ARTIKEL 43.

Vaststelling van het gedeeltelijk verlies of van eene beschadiging van reisgoed.

§ 1. — Indien de Spoorweg een gedeeltelijk verlies of eene beschadiging ontdekt of vermoedt, of indien de reiziger het bestaan daarvan beweert, moet de Spoorweg onverwijld, en zoo mogelijk in tegenwoordigheid van dezen reiziger, een proces-verbaal doen opmaken waarbij de gesteldheid en het gewicht van het reisgoed en, zooveel mogelijk, het bedrag der schade, de oorzaak ervan en het oogenblik waarop zij zich voorgedaan heeft, vastgesteld wordt.

Den reiziger wordt, op zijne aanvraag, een afschrift van dit proces-verbaal afgeleverd.

§ 2. — Indien de reiziger de vaststellingen van het proces-verbaal niet aan-

neemt, kan hij de gerechtelijke vaststelling van de gesteldheid en het gewicht van het reisgoed, alsmede van de oorzaak en van het bedrag der schade vorderen, overeenkomstig de wetten en reglementen van den Staat waar de aflevering geschiedde.

§ 3. — Bij verlies van colli, moet de reiziger, tot vergemakkelijking van de opzoekingen van den Spoorweg, een zoo nauwkeurig mogelijke beschrijving geven van de verloren colli.

ARTIKEL 44.

Vervallen van de vordering tegen den Spoorweg, voortvloeiende uit de reisgoedvervoerovereenkomst.

§ 1. — Door het inontvangstnemen van het reisgoed, vervalt alle uit de overeenkomst van vervoer voortvloeiende vordering tegen den Spoorweg.

§ 2. — Dit geldt echter niet :

1^o als de reiziger bewijst dat de schade is veroorzaakt door boos opzet of grove nalatigheid van den Spoorweg ;

2^o in geval van vertraging, als daarover bij een der bij artikel 42, § 2, aangewezen Spoorwegen wordt geklaagd binnen de veertien dagen, die der ontvangst daaronder niet begrepen ;

3^o in geval schadevergoeding wordt gevorderd wegens gedeeltelijk verlies of beschadiging :

a) indien het verlies of de beschadiging vóór de ontvangst van het reisgoed door den reiziger overeenkomstig artikel 43 is vastgesteld ;

b) indien de vaststelling, [die overeenkomstig artikel 43 had moeten gedaan worden, door schuld van den Spoorweg niet gedaan is.

4^o in geval schadevergoeding wordt gevorderd wegens uiterlijk niet merkbare schade, waarvan het bestaan na de ontvangst is vastgesteld, op voorwaarde dat :

a) de opneming van het reisgoed ter statie van aankomst niet door den Spoorweg aan den reiziger werd aangeboden ;

b) onmiddellijk na de ontdekking van de schade en uiterlijk drie dagen na de ontvangst, het verzoek om vaststelling overeenkomstig artikel 43 gedaan is ;

c) de reiziger bewijst dat de schade is ontstaan gedurende het tijdsverloop tusschen de aanneming ten vervoer en de aflevering ;

5^o in geval de vordering de teruggave der betaalde sommen beoogt.

§ 3. — De reiziger kan de ontvangst van het reisgoed weigeren, zoolang geen gevolg is gegeven aan zijn verzoek om vaststelling van de door hem beweerde schade.

Een voorbehoud bij de afhaling van het reisgoed gemaakt, is zonder rechtsgevolg, tenzij het door den Spoorweg wordt aangenomen.

§ 4. — Indien een deel der op het reisgoedbulletijn vermelde colli bij de aflevering ontbreekt, kan de reiziger, alvorens de andere af te halen, vorderen dat de Spoorweg hem dienaangaande eene bevestiging aflevert ;

§ 5. — De verantwoordelijkheid voor geheel verlies houdt op, indien het reisgoed, binnen de zes maanden na aankomst van den trein waarmede het diende vervoerd, niet ter statie van bestemming gevorderd wordt, behoudens de kennisgeving die te allen tijde dient gedaan aan den reiziger, als het collo is wedergevonden en de noodige aanduidingen vermeldt om zijn adres te ontdekken.

ARTIKEL 45.

Verjaren der vordering voortvloeiende uit de vervoerovereenkomst.

§ 1. — De uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende vordering verjaart door verloop van één jaar, als de verschuldigde som niet reeds is vastgesteld door eene erkenning, door eene dading of door een vonnis.

De verjaring is, echter, van drie jaar, indien het eene vordering geldt, welke gesteund is hetzij op eene schade veroorzaakt door boos opzet of grove nalatigheid, hetzij op het in artikel 38 bedoelde geval van bedrog.

§ 2. — De verjaring begint te loopen :

a) voor de vorderingen tot schadevergoeding in geval van gedeeltelijk verlies, beschadiging of vertraging in de aflevering : van den dag der aflevering ;

b) voor de vorderingen tot schadevergoeding in geval van geheel verlies : van den dag dat de aflevering moest geschieden ;

c) voor de vorderingen tot betaling of terugbetaling van vervoerprijzen, bijkosten of toeslag of voor de vorderingen tot verbetering van vervoerprijzen, in geval van onregelmatige toepassing van het tarief of van misrekening : van den dag van betaling van de vervoerprijzen, de bijkosten of den toeslag, of, bij niet betaling, van den dag dat de betaling moest gedaan zijn :

d) voor de vorderingen tot betaling van den door den toldienst geëischten toeslag :

van den dag dat de toldienst hem eischt.

e) voor de andere vorderingen betreffende het vervoer van reizigers :

van den dag dat de geldigheid van het biljet verstreken is.

De dag, dat de verjaring begint, is nooit begrepen in den termijn.

§ 3. — In geval van schriftelijke klacht, bij den Spoorweg overeenkomstig artikel 40 ingediend, houdt de verjaring op te loopen. De verjaringstijd begint weder te loopen van den dag dat de Spoorweg schriftelijk de klacht afwijst en de daarbij gevoegde bewijsstukken terugstuurt. Het bewijs van de ontvangst van de klacht of van het antwoord en dat van de teruggave der stukken moeten worden geleverd door hem, die dat feit inroept.

Door latere klachten wordt de verjaring niet opgeschorst.

§ 4. — Onder voorbehoud van vorenstaande bepalingen, gelden, voor de opschorsing en sluiting der verjaring, de wetten en reglementen van den Staat waar de rechtsvordering is ingesteld.

ARTIKEL 46.

Onmogelijke herinstelling van vervallen of verjaarde vorderingen.

De vorderingen, die volgens de bepalingen van artikelen 26, § 10, 44 en 45 zijn vervallen of verjaard, kunnen noch in den vorm eener reconventioneele vordering noch in dien eener uitzondering worden geldend gemaakt.

HOOFDSTUK III.

AFREKENING EN VERHAAL VAN DE SPOORWEGEN ONDER ELKANDER.

ARTIKEL 47.

Afrekening onder Spoorwegen.

Elke Spoorweg moet aan de andere betrokken Spoorwegen het deel betalen dat hun toekomt op een vervoerprijs welken hij geïnd heeft of had moeten innen.

ARTIKEL 48.

Verhaal in geval van schadevergoeding voor geheel of gedeeltelijk verlies of voor beschadiging.

§ 1. — De Spoorweg die, krachtens de bepalingen van deze Overeenkomst, eene schadeloosstelling heeft betaald wegens geheel of gedeeltelijk verlies, of voor beschadiging van reisgoed, heeft recht van verhaal op de Spoorwegen die tot het vervoer hebben medegewerkt, met inachtneming van volgende bepalingen :

a) de Spoorweg door wiens schuld de schade is veroorzaakt, is daarvoor uitsluitend aansprakelijk ;

b) indien de schade veroorzaakt is door de schuld van meer dan eenen Spoorweg, is elke Spoorweg aansprakelijk voor de door zijn eigene schuld veroorzaakte schade. Indien in het gegeven geval de splitsing onmogelijk is, wordt de schade onder hen omgeslagen volgens de beginselen vermeld sub letter c) ;

c) indien niet bewezen kan worden dat de schade door de schuld van eenen of meer Spoorwegen veroorzaakt is, wordt de verschuldigde vergoeding omgeslagen onder al de Spoorwegen die aan het vervoer hebben deelgenomen, met uitzondering van die welke bewijzen dat de schade niet op hunne lijnen ontstaan is. De omslag wordt gedaan in verhouding tot het getal kilometers afstand volgens de tarieven.

§ 2. — In geval een der Spoorwegen niet in staat is te betalen, wordt het te zijnen laste gelegde en door hem niet betaalde deel omgeslagen onder al de Spoorwegen die aan het vervoer hebben deelgenomen, in verhouding tot het getal kilometers afstand volgens de tarieven.

ARTIKEL 49.

Verhaal in geval van schadevergoeding voor vertraging in de aflevering.

De voorschriften van artikel 48 worden toegepast in geval van schadevergoeding, betaald voor vertraging. Indien de vertraging veroorzaakt is door op verschillende Spoorwegen vastgestelde onregelmatigheden, wordt de vergoeding onder die Spoorwegen omgeslagen in verhouding tot den duur der vertraging op hun onderscheiden lijnen.

ARTIKEL 50.

Procesvorm bij verhaal.

§ 1 — Den Spoorweg waartegen een bij artikels 48 en 49, hiervoren, voorzien verhaal wordt uitgeoefend, is nooit toegelaten de gegrondheid te betwisten van de betaling gedaan door het Beheer dat het verhaal uitoefent, als de schadevergoeding gerechtelijk vastgesteld werd nadat de dagvaarding hem behoorlijk beteekend was en hij in de gelegenheid was geweest in dat proces tusschen beide te komen. De termijn toegestaan voor de beteekeenis en voor de tusschenkomst wordt door den rechter in dat proces naar de omstandigheden vastgesteld.

§ 2. — De Spoorweg die verhaal wil uitoefenen moet zijne daartoe strekkende rechtsvordering tegen alle betrokken Spoorwegen met welke hij geene dading heeft aangegaan, tegelijk instellen, op straffe van verlies van zijn vorderingsrecht tegen de Spoorwegen die hij niet gedagvaard heeft.

§ 3. — De rechter beslist bij een en hetzelfde vonnis over al het bij hem ingediende verhaal.

§ 4. — De gedagvaarde Spoorwegen kunnen verder geen verhaal uitoefenen.

§ 5. — Het is niet geoorloofd aan het proces tot schadevergoeding eene vordering in vrijwaring te verbinden.

ARTIKEL 51.

Bevoegdheid in zake verhaal.

§ 1. — De rechter der plaats waar de Spoorweg, tegen welken het verhaal wordt uitgeoefend, zijnen zetel heeft, is uitsluitend bevoegd om van de rechtsvordering tot verhaal kennis te nemen.

§ 2. Indien de rechtsvordering tegen meer dan eenen Spoorweg moet worden ingesteld, heeft de eischende Spoorweg de keus tusschen de verschillende rechters die, volgens voorgaande paragraaf, bevoegd zijn.

ARTIKEL 52.

Bijzondere overeenkomsten omtrent het verhaal.

Door de bepalingen der vorige artikelen wordt geen inbreuk gemaakt op de bevoegdheid der Spoorwegen om, hetzij vooraf voor het verschillend verhaal dat de eenen tegen de anderen mochten hebben, hetzij voor een bijzonder geval, onderling andere regelingen te treffen.

TITEL IV.

Allerlei voorschriften.

ARTIKEL 53.

Toepassing van het binnenlandsch recht.

Bij ontstentenis van bepalingen in deze Overeenkomst, zijn de binnenlandsche wetten en reglementen voor het vervoer in elken Staat van toepassing.

ARTIKEL 54.

Algemeene regels van procesvorm.

Onder voorbehoud van de in deze Overeenkomst vervatte andersluidende bepalingen, wordt voor al de geschillen waartoe het vervoer onder toepassing van deze Overeenkomst aanleiding geeft, de procesvorm beheerscht door de wet van het land van den rechter, die van het geding kennis neemt.

ARTIKEL 55.

Uitvoering der vonnissen. Inbeslagneming en zekerheidstelling.

§ 1. — Als vonnissen, op tegenspraak of bij verstek gewezen door den volgens de bepalingen van deze overeenkomst bevoegden rechter, uitvoerbaar zijn geworden volgens de voor dien rechter geldende wetten, worden zij in elken der andere contracteerende Staten uitvoerbaar dadelijk na vervulling der in dezen Staat voorgeschreven formaliteiten. De herziening van den inhoud der beslissing wordt niet toegelaten.

Deze bepaling is niet toepasselijk op de slechts voorloopig uitvoerbare vonnissen en evenmin op de veroordeelingen tot schadevergoeding boven de proceskosten, tegen eenen eischer wegens het verliezen van zijn proces uitgesproken.

§ 2. — Op uit een internationaal vervoer voortvloeiende schuldvorderingen van eenen Spoorweg op eenen Spoorweg die niet van denzelfden Staat als de eerste afhangt, kan slechts worden beslag gelegd ingevolge een vonnis van het gerecht van den Staat waartoe die Spoorweg behoort, welke de inbeslaggenomen schuldvorderingen heeft.

§ 3. — Het rollend materieel van eenen Spoorweg, alsmede de aan dien Spoorweg toebehoorende en zich in dat materieel bevindende roerende voorwerpen van allen aard mogen maar worden in beslag genomen op een ander grondgebied dan dat van den Staat waarvan de Spoorweg, die eigenaar is, afhangt, dan krachtens een vonnis van het gerecht van dien Staat.

§ 4. — Bij rechtsvorderingen op de Internationale Vervoerovereenkomst gegrond, kan geene zekerheidstelling voor de proceskosten gevorderd worden.

ARTIKEL 56.

Munteenheid. Omzettings- of aannemingskoers der vreemde munten.

§ 1. — De in deze Overeenkomst of hare Bijlagen in franken voorkomende sommen worden aanzien als betrekking hebbende op den goudfrank, hebbende eene waarde van $\frac{1}{5.18}$ goud-dollar der Vereenigde Staten van Amerika.

§ 2. — De Spoorweg moet, door middel van plakbrieven aan de winketten of op elk andere wijze, de koersen bekendmaken waartegen hij de in vreemde munteenheid uitgedrukte sommen, die in 's lands munt worden betaald (omzettingskoers), omzet.

§ 3. — Evenzoo moet een Spoorweg, die vreemde munt in betaling aanvaardt, de koersen bekendmaken waartegen hij ze aanneemt (aannemingskoers).

ARTIKEL 57.

Oprichting van een Centraal Bureau voor het internationaal vervoer per spoorweg.

§ 1. — Ten einde de uitvoering dezer Overeenkomst te vergemakkelijken en te verzekeren, wordt een Centraal Bureau voor het internationaal vervoer per Spoorweg opgericht, belast met :

a) het ontvangen der mededeelingen van elken der contracteerende Staten en van elken der betrokken Spoorwegen en het mededeelen daarvan aan de andere Staten en Spoorwegen ;

b) het verzamelen, ordenen en openbaar maken der mededeelingen van allen aard, die voor den dienst van het internationaal vervoer van belang zijn ;

c) het beslissen op verzoek der partijen, van geschillen tusschen de Spoorwegen onderling ;

d) het bevorderen der financieele betrekkingen tusschen de verschillende Spoorwegen, noodzakelijk voor den dienst van het internationaal vervoer en de inkasseering der achterstallige vorderingen, en het in dit opzicht bevorderen van de zekerheid der onderlinge verhouding der Spoorwegen ;

e) het onderzoeken der voorstellen tot wijziging dezer Overeenkomst en het, zoo dikwijls daartoe aanleiding bestaat, voorstellen van de bijeenroeping der bij artikel 60 voorziene Conferentiën.

§ 2. — De zetel, de samenstelling en de inrichting van dit Bureel, alsmede de middelen tot vervulling van zijne taak, zijn vastgesteld bij een bijzonder reglement, zijnde Bijlage II tot deze Overeenkomst. Dit reglement en de wijzigingen welke eraan gebracht worden door overeenkomsten tusschen al de contracteerende Staten, hebben dezelfde waarde en denzelfden duur als deze Overeenkomst.

ARTIKEL 58.

Lijst der lijnen waarop de Overeenkomst van toepassing is.

§ 1. — Het in artikel 57 bedoelde Centraal Bureel is belast met het opmaken en bijhouden van de lijst der lijnen waarop de tegenwoordige Overeenkomst van toepassing is. Te dien einde, ontvangt het de kennisgevingen van de contracteerende Staten omtrent de inschrijving op deze lijst of het schrappen van lijnen van eenen Spoorweg of van eene der in artikel 2 vermelde ondernemingen.

§ 2. — De opneming van een nieuwe lijn in den dienst van het internationaal vervoer heeft slechts plaats eene maand na de dagteekening van den brief van het Centraal Bureel, waarbij hare inschrijving aan de andere Staten is medegedeeld.

§ 3. — Het schrappen van een lijn door het Centraal Bureel heeft plaats zoodra deze der contracteerende Staten op wiens verzoek deze lijn op de lijst werd ingeschreven aan hetzelfde medegedeeld heeft dat die lijn niet meer in staat is de door de Overeenkomst opgelegde verplichtingen te vervullen.

§ 4. — De eenvoudige ontvangst der van het Centraal Bureel uitgegane kennisgeving geeft elken Spoorweg onmiddellijk het recht alle betrekkingen van internationaal vervoer met de geschrapte lijn af te breken.

Echter, moet het reeds aangevangen vervoer ook in dit geval geheel worden ten einde gebracht.

ARTIKEL 59.

Aanneming van nieuwe Staten.

§ 1. — Elke niet contracteerende Staat, die tot deze Overeenkomst wil toetreden, stuurt zijne vraag aan de Zwitsersche Regeering, die ze aan al de deelnemende Staten mededeelt met eene nota van het Centraal Bureel over den toestand der Spoorwegen van den verzoekenden Staat ten opzichte van het internationaal vervoer.

§ 2. — Indien, binnen de zes maanden na het verzenden van deze kennisgeving, ten minste twee Staten aan de Zwitsersche Regeering geen kennis hebben gegeven van hun verzet, is de vraag van rechtswege aangenomen en deelt de Zwitsersche Regeering dit mede aan den verzoekenden Staat en aan al de deelnemende Staten.

In tegenovergesteld geval, deelt de Zwitsersche Regeering aan al de Staten en aan den verzoekenden Staat mede, dat het onderzoek der vraag verdaagd is.

§ 3. — Elke aanneming treedt in werking één maand na de dagteekening van de door de Zwitsersche Regeering gezonden kennisgeving.

ARTIKEL 60.

Herziening van de Overeenkomst.

Uiterlijk vijf jaar na de inwerkingtreding der in de laatste conferentie aangenomen wijzigingen, vergaderen de afgevaardigden der contracteerende Staten, op bijeenroeping door de Zwitsersche Regeering, voor de herziening der Overeenkomst.

Op aanvraag van ten minste een derde der contracteerende Staten, wordt vóór het verstrijken van dien termijn, eene conferentie gehouden.

ARTIKEL 61.

Bijkomende bepalingen.

§ 3. — De bijkomende bepalingen welke sommige contracteerende Staten of sommige deelnemende Spoorwegen nuttig achten openbaar te maken voor de uitvoering van de Overeenkomst, worden door hen medegedeeld aan het Centraal Bureel.

§ 2. — De overeenkomsten voor de aanneming van deze bepalingen kunnen op de toetredende Spoorwegen worden in werking gesteld op de wijze voorzien door de wetten en reglementen van elken Staat; zij mogen, echter, niet afwijken van de Internationale Overeenkomst.

De inwerkingtreding ervan wordt medegedeeld aan het Centraal Bureel.

ARTIKEL 62.

Duur van de verbintenis aangegaan door toetreding tot de Overeenkomst.

§ 1. — De duur van deze Overeenkomst is onbepaald. Elke deelnemende Staat kan zich, echter, terugtrekken in de volgende voorwaarden.

De eerste verbintenis geldt tot 31 December van het vijfde jaar volgende op de inwerkingtreding van de tegenwoordige Overeenkomst. Elke Staat die, na verloop van dien termijn, zich wil terugtrekken, moet, minstens één jaar vóór dien datum, daarvan kennis geven aan de Zwitsersche Regeering, die het aan al de deelnemende Staten mededeelt.

Bij gebreke van mededeeling in den aangeduiden termijn, wordt de verbintenis van rechtswege verlengd voor een tijdvak van drie jaar, en zoo vervolgens, van drie tot drie jaar, als de verbintenis niet ten minste één jaar vóór den 31^{en} December van het laatste jaar van een der driejaarlijksche tijdperken is opgezegd.

§ 2. — Voor nieuwe Staten, welke gedurende het vijfjaarlijksche tijdvak of

gedurende een der driejaarlijksche tijdperken aangenomen zijn, is de Overeenkomst verbindend tot het einde van dit tijdvak, dan tot het einde van elk der volgende tijdperken, zoolang zij hunne verbintenis niet ten minste één jaar vóór het verloop van een tijdperk hebben opgezegd.

ARTIKEL 63.

Teksten van de Overeenkomst en hun wederzijdsche waarde.

Deze Overeenkomst werd gesloten en onderteekend in de Fransche taal volgens het bestaande diplomatisch gebruik.

Bij den Franschen tekst gaan een tekst in de Duitsche taal en een tekst in de Italiaansche taal die als officieele vertalingen gelden.

In geval van verschil, geldt de Fransche tekst.

Ter oorkonde waarvan, de hiervoren aangewezen Gevolmachtigden en de Afgevaardigde van de Regeeringscommissie van het grondgebied van het Saarbekken de tegenwoordige Overeenkomst hebben onderteekend.

Gedaan te Bern, den drie en twintigsten October negentienhonderd vier en twintig, op enkel exemplaar, dat in de Archieven van den Zwitserschen Bondsstaat blijft en waarvan een echt afschrift wordt bezorgd aan elke ondertekenende Mogendheid.

VOOR DUITSCHLAND :

Eduard Hoffmann.

VOOR OOSTENRIJK :

Dr. Leo Di Paull.

VOOR BELGIË :

Fernand Peltzer.

VOOR BULGARIJE :

D. Mikoff.

VOOR DENEMARKEN :

A. Oldenburg.

VOOR DE VRIJE STAD DANTZIG :

J. Modzclewski.

VOOR SPANJE :

Emilio de Palacios.

VOOR ESTHLAND :

K. Menning.

VOOR FINLAND :

Urho Tolvola.

VOOR FRANKRIJK :

H. Allizé.

Maurice Sibille.

C. Colson.

VOOR GRIEKENLAND :

Vassili Dendramis.

VOOR HONGARIJE :

F. Parcher de Terjékfalva.

VOOR ITALIË :

Garbasso.

VOOR LIJFLAND :

Dr. O. Voit.

VOOR LITHAUEN :

V. Sidzikauskas.

VOOR LUXEMBURG :

Lefort.

VOOR NOORWEGEN :

J. Irgens.

VOOR NEDERLAND :

W. Doude van Troostwijk.

VOOR POLEN :

J. Modzelewski.

VOOR PORTUGAL :

A. M. Bartolomeu-Fernes.

VOOR RUMENIË :

N. A. Comnène.

VOOR DE REGEERINGSCOMMISSIE VAN HET GRONDGEBIED VAN
HET SAARBEEKEN :

J. Morize.

VOOR HET KONINKRIJK DER
SERVIËRS, KROATEN EN
SLOVENEN :

N. Jovanovitch.

VOOR ZWEDEN :

Alströmer.

VOOR ZWITSERLAND :

Motta.

VOOR TSJECHO-SLOWAKIJE :

Dr. Laukas

Protocol.

Bij het onderteekenen van de op dezen dag gesloten Overeenkomst betreffende het vervoer van reizigers en reisgoed per spoorweg, hebben de ondergeteekende Gevolmachtigden, in tegenwoordigheid en met deelneming van den Afgevaardigde der Regeeringcommissie van het Grondgebied van het Saarbekken, verklaard en bepaald :

De Overeenkomst dient bekrachtigd, de bescheiden van bekrachtiging dienen zoo spoedig mogelijk neergelegd te Bern : zij treedt in werking tussehen de Staten die ze hebben bekrachtigd zoodra de Regeeringen dezer Staten daarover zijn overeengekomen.

Dit Protocol, dat terzelfder tijd als de op dezen dag gesloten Overeenkomst dient bekrachtigd, wordt beschouwd als een wezenlijk deel daarvan en heeft dezelfde waarde en denzelfden duur als deze Overeenkomst.

Ten blijke waarvan, de Gevolmachtigden en de Afgevaardigde van de Regeeringcommissie van het Grondgebied van het Saarbekken dit Protocol hebben onderteekend,

Gedaan te Bern, den drie-en-twintigsten October negentienhonderd vier-en-twintig, in enkel exemplaar, dat in de Archieven van den Zwitserischen Bondsstaat blijft en waarvan een echt afschrift wordt bezorgd aan elke onderteekenende Mogendheid.

VOOR DUITSCHLAND :

Eduard Hoffman.

VOOR OOSTENRIJK :

Dr Leo Di Paull.

VOOR BELGIË :

Fernand Peltzer.

VOOR BULGARIJE :

D. Mikoff.

VOOR DENEMARKEN :

A. Oldenburg.

VOOR DE VRIJE STAD DANTZIG :

J. Modzelewski.

VOOR SPANJE :

Emilio de Palacios.

VOOR ESTHLAND :

K. Menning.

VOOR FINLAND :

Urho Toivola.

VOOR FRANKRIJK :

H. Allizé.

Maurice Sibille.

C. Colson.

VOOR GRIEKENLAND :

Vassili Dendramis.

VOOR HONGARIJE :

F. Parcher de Terjékfalva.

VOOR ITALIË :

Garbasso.

VOOR LIJFLAND :

Dr. O. Volt.

VOOR LITHAUEN :

V. Sidzikauskas.

VOOR LUXEMBURG :

Lefort.

VOOR NOORWEGEN :

J. Irgens.

VOOR NEDERLAND :

W. Boude van Troostwijk.

VOOR POLEN :

J. Modzelewski.

VOOR PORTUGAL :

A. M. Bartolomeu Ferreira.

VOOR RUMENIË :

N. P. Comnène.

VOOR DE REGEERINGSKOMMISSIE VAN HET GRONDGEBIED
VAN HET SAARBEEKEN :

J. Morize

VOOR HET KONINKRIJK DER
SERVIËRS, KROATEN
EN SLOVENEN :

M. Jovanovitch

VOOR ZWEDEN :

Alströmer.

VOOR ZWITSERLAND :

Motta

VOOR TSJECHO-SLOWAKIJE :

Dr. Lankas.



CHAMBRE
des Représentants

KAMER
der Volksvertegenwoordigers

PROJET DE LOI

approuvant la Convention Internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C.I.M.), ainsi que la Convention Internationale relative au transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (C.I.V.), signées, à Berne, le 23 octobre 1924.

WETSONTWERP

tot goedkeuring van de Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van goederen per spoor, alsmede van de Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van reizigers en van reisgoed per spoor, onder teekend te Bern, op 23 October 1924.

Albert,

ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Nos Ministres des Affaires Étrangères, des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Nos Ministres des Affaires Étrangères, des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes, sont chargés de présenter, en Notre Nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

La Convention Internationale concernant le transport des marchandises

Albert,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil.

Op voorstel van Onze Ministers van Buitenlandsche Zaken, van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafien,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Ministers van Buitenlandsche Zaken, van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafien zijn gelast in Onzen Naam, bij de Wetgevende Kamers, het wetsontwerp in te dienen, waarvan de inhoud volgt :

EENIG ARTIKEL.

De Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van goederen

par chemin de fer et la Convention Internationale relative au transport des voyageurs et des bagages, signées, à Berne, le 23 octobre 1924, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 17 juillet 1925.

per spoor en de Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van reizigers en van reisgoed, ondertekend, te Bern, op 23 October 1924, zullen hunne geheele en volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, den 17ⁿ Juli 1925.

ALBERT.

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

Van 's Konings wege :

De Minister van Buitenlandsche Zaken,

E. VANDERVELDE

*Le Ministre des Chemins de fer,
Marine, Postes et Télégraphes,*

*De Minister van Spoorwegen, Zee-
wezen, Posterijen en Telegrafen,*

E. ANSEELE.
