

## 300

**KONWENCJA MIĘDZYNARODOWA O PRZEWOZIE TOWARÓW KOLEJAMI (CIM)**  
**KONWENCJA MIĘDZYNARODOWA O PRZEWOZIE OSÓB I BAGAŻU KOLEJAMI (CIV)**  
**PROTOKÓŁ DODATKOWY DO KONWENCJI MIĘDZYNARODOWYCH O PRZEWOZIE TOWARÓW KOLEJAMI (CIM)**  
**ORAZ O PRZEWOZIE OSÓB I BAGAŻU KOLEJAMI (CIV),**

podpisanych w Bernie dnia 25 lutego 1961 r.

Przekład.

W Imieniu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

RADA PAŃSTWA

POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu 25 lutego 1961 r. podpisane zostały w Bernie następujące Akty międzynarodowe:

Konwencja międzynarodowa o przewozie towarów kolejami (CIM);

Konwencja międzynarodowa o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV);

Protokół dodatkowy do konwencji międzynarodowych o przewozie towarów kolejami (CIM) oraz o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV).

Po zaznajomieniu się z powyższymi Aktami międzynarodowymi Rada Państwa uznała je i uznaje za słuszne zarówno w całości, jak i każde z postanowień w nich zawartych; oświadcza, że wymienione Konwencje i Protokół są przyjęte, ratyfikowane i potwierdzone, oraz przyrzeka, że będą niezmiennie zachowywane.

Na dowód czego wydany został Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Dano w Warszawie dnia 23 września 1963 r.

L. S.

Przewodniczący Rady Państwa:  
A. Zawadzki

Minister Spraw Zagranicznych:  
A. Rapacki

Au Nom de la République Populaire de Pologne

LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE POLOGNE

à tous ceux qui ces Présentes Lettres verront  
fait savoir ce qui suit:

Le 25 février 1961 ont été signés à Berne des Actes internationaux suivants:

Une Convention Internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM);

Une Convention Internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV);

Un Protocole additionnel aux Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV).

Après avoir vu et examiné lesdits Actes internationaux, le Conseil d'Etat les a approuvés et approuve en toutes et chacune des dispositions qui y sont contenues; déclare que les Conventions et Protocole susmentionnés sont acceptés, ratifiés et confirmés et promet qu'ils seront inviolablement observés.

En Foi de Quoi les Présentes Lettres ont été délivrées, revêtues du Sceau de la République Populaire de Pologne.

Donné à Varsovie, le 23 septembre 1963.

L. S.

Président du Conseil d'Etat:  
A. Zawadzki

Ministre des Affaires Etrangères:  
A. Rapacki

(Teksty konwencji i protokołu zamieszczone są w załączniku do niniejszego numeru).

Przekład.

## KONWENCJA MIĘDZYNARODOWA O PRZEWOZIE TOWARÓW KOLEJAMI (CIM)

KONWENCJA MIĘDZYNARODOWA  
O PRZEWOZIE TOWARÓW KOLEJAMI (CIM)

Niżej podpisani pełnomocnicy,

uznając potrzebę rewizji Konwencji Międzynarodowej o Przewozie Towarów Kolejami, podpisanej w Bernie dnia 25 października 1952 r., postanowili, zgodnie z artykułem 67 wspomnianej Konwencji, zawrzeć w tym celu nową Konwencję i zgodzili się na następujące artykuły:

## TYTUŁ I

## PRZEDMIOT I ZAKRES KONWENCJI

## Artykuł 1

Koleje i przewozy, do których stosuje się Konwencję

§ 1. — Konwencję niniejszą stosuje się, z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w następujących paragrafach, do wszystkich przesyłek towarowych, nadawanych do przewozu za bezpośrednim listem przewozowym kierowanych drogami, które przechodzą przez terytoria co najmniej dwóch Umawiających się Państw i przewożonych wyłącznie liniami wpisanymi na listę, sporządzoną zgodnie z artykułem 59.

§ 2. — Do przesyłek, których stacja<sup>1)</sup> nadania i przeznaczenia znajduje się na terytorium tego samego państwa i które przechodzą przez terytorium innego państwa tylko tranzytem, stosuje się prawo państwa nadania:

a) jeżeli linie tranzytowe eksploatuje wyłącznie jedna z kolei państwa nadania;

b) nawet, jeżeli linii tranzytowych nie eksploatuje wyłącznie jedna z kolei państwa nadania, lecz zainteresowane koleje zawarły umowy, na mocy których przewozów tych nie uważa się za przewozy międzynarodowe.

§ 3. — Do przesyłek pomiędzy stacjami dwóch państw sąsiednich, jeżeli linie, którymi przewóz się odbywa, eksploatują wyłącznie koleje jednego z tych państw, stosuje się prawo tego państwa, jeżeli nadawca przez wybór formularza listu przewozowego żąda stosowania przepisów wewnętrznych, obowiązujących na tych kolejach i jeżeli przepisy żadnego z zainteresowanych państw nie sprzeciwiają się temu.

<sup>1)</sup> Przez „stację” rozumie się również porty żegluga wodnej oraz wszelkie otwarte do użytku publicznego urządzenia komunikacji samochodowej, które służą do wykonywania umowy przewozu.

CONVENTION INTERNATIONALE CONCERNANT LE  
TRANSPORT DES MARCHANDISES  
PAR CHEMINS DE FER (CIM)

Les plénipotentiaires soussignés,

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

## TITRE PREMIER

## OBJET ET PORTÉE DE LA CONVENTION

## Article premier.

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

§ 1. — La présente Convention s'applique, sous réserve des exceptions prévues aux paragraphes suivants, à tous les envois de marchandises remis au transport avec une lettre de voiture directe, acheminés sur des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et effectués exclusivement sur des lignes inscrites dans la liste établie conformément à l'article 59.

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

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

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

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

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

## Artykuł 2

### Postanowienia o przewozach mieszanych

§ 1. — Na listę przewidzianą w artykule 1 mogą być wpisane, oprócz linii kolejowych, regularne linie samochodowe lub żeglugi wodnej, które uzupełniają przewóz koleją i na których dokonuje się przewozów międzynarodowych, z zastrzeżeniem, że takie linie, jeżeli łączą co najmniej dwa Umawiające się Państwa, mogą być wpisane na listę tylko za wspólną zgodą tych państw.

§ 2. — Przedsiębiorstwa eksploatujące takie linie podlegają wszelkim obowiązkom i posiadają wszelkie prawa przyznane kolejom niniejszą Konwencją, z zastrzeżeniem odchyleń niezbędnie wynikających z odmiennego sposobu przewozu. Jednakże postanowienia o odpowiedzialności, ustalone niniejszą Konwencją, nie mogą być przedmiotem odchyleń.

§ 3. — Każde Państwo, które pragnie wpisania na listę jednej z linii określonych w § 1, musi postarać się, aby odchylenia przewidziane w § 2 były ogłoszone w taki sam sposób, jak taryfy.

§ 4. — Do przewozów międzynarodowych, wykonywanych oprócz kolei także przez przedsiębiorstwa przewozowe inne, niż określone w § 1, koleje mogą, w celu uwzględnienia odrębnych właściwości każdego rodzaju przewozu, ustalić wspólnie z zainteresowanymi przedsiębiorstwami przewozowymi postanowienia taryfowe, poddające takie przewozy reglamentacji prawnej odmiennej niż przewidziana w niniejszej Konwencji. Mogą one w tym przypadku przewidzieć użycie innego dokumentu przewozowego aniżeli ten, który przewiduje niniejsza Konwencja.

## Artykuł 3

### Przedmioty wyłączone od przewozu

Wyłącza się od przewozu:

- a) przedmioty, których przewóz zastrzeżony jest dla poczty, choćby tylko na jednym z terytoriów, przez które przesyłka ma być przewieziona;
- b) przedmioty, które z powodu swych rozmiarów, swego ciężaru lub swych właściwości nie nadają się do przewozu ze względu na urządzenia lub środki przewozowe, choćby tylko na jednej z kolei, mającej wziąć udział w przewozie;
- c) przedmioty, których przewóz jest zabroniony, choćby tylko na jednym z terytoriów, przez które przesyłka ma być przewieziona;
- d) materiały i przedmioty, wyłączone od przewozu na mocy postanowień Załącznika I do niniejszej Konwencji, z zastrzeżeniem odchyleń przewidzianych w artykule 4 § 2.

## Artykuł 4

### Przedmioty dopuszczone do przewozu warunkowo

§ 1. — Niżej wymienione przedmioty przyjmuje się do przewozu na następujących warunkach:

- a) materiały i przedmioty, wymienione w Załączniku I do niniejszej Konwencji, przyjmuje się na ustalonych w nim warunkach;
- b) przesyłki zwłok przyjmuje się na następujących warunkach:
  - 1° przewozi się je jako przesyłki pośpieszne pod dozorem towarzyszącej im osoby, chyba że zwolnienie od dozoru jest dopuszczalne na wszystkich kolejach biorących udział w przewozie;
  - 2° koszty muszą być opłacone przez nadawcę;

## Article 2.

### Dispositions relatives aux transports mixtes.

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

§ 2. — Les entreprises de ces lignes sont soumises à toutes les obligations imposées et sont investies de tous les droits reconnus aux chemins de fer par la présente Convention, sous réserve des dérogations résultant nécessairement des modalités différentes du transport. Toutefois, les règles de responsabilité établies par la présente Convention ne peuvent faire l'objet de dérogations.

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

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

## Article 3.

### Objets exclus du transport.

Sont exclus du transport:

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

## Article 4.

### Objets admis au transport sous certaines conditions.

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

- a) les matières et objets désignés dans l'Annexe I à la présente Convention sont admis sous les conditions qui y sont fixées;
- b) les transports funéraires sont admis sous les conditions suivantes:
  - 1° le transport est effectué en grande vitesse, sous la garde d'une personne qui l'accompagne, à moins que la dispense d'escorte ne soit admise sur tous les chemins de fer participant au transport;
  - 2° les frais doivent être payés par l'expéditeur;

3° przewóz podlega ustawom i przepisom, obowiązującym w każdym państwie, chyba że jest on unormowany specjalnymi umowami pomiędzy kilkoma państwami;

c) tabor kolejowy, toczący się na własnych kołach, przyjmuje się do przewozu pod warunkiem, że jego zdatność do biegu będzie stwierdzona przez jedną z kolei i poświadczona napisem na taborze lub w osobnym zaświadczeniu; lokomotywom, tendrom i wagonom motorowym ma ponadto towarzyszyć przydzielony przez nadawcę fachowy pracownik, który w szczególności ma obowiązek smarowania ich;

taborowi kolejowemu toczącemu się na własnych kołach, innemu niż lokomotywy, tendry i wagony motorowe, może być dodany dozorca; ma on w szczególności troszczyć się o smarowanie. Jeżeli nadawca chce skorzystać z tej możliwości, zobowiązany jest oświadczyć to w liście przewozowym;

d) zwierzęta żywe przyjmuje się na niżej podanych warunkach:

1° przesyłkom zwierząt żywych musi towarzyszyć przydzielony przez nadawcę dozorca, chyba że chodzi o małe zwierzęta nadane do przewozu w dobrze zamkniętych klatkach, skrzyniach, koszach itp., jednak nie wymaga się konwojowania, jeśli co do tego są przewidziane wyjątki w taryfach międzynarodowych albo w umowach zawartych pomiędzy kolejami. Nadawca ma podać w liście przewozowym ilość dozorców albo, jeśli przesyłki nie są konwojowane, zamieścić oświadczenie: „Bez dozorczy”;

2° nadawca zobowiązany jest przestrzegać przepisy policyjno-weterynaryjne państw nadania, przeznaczenia i tranzytu;

e) przedmioty, których przewóz z powodu ich rozmiarów, ciężaru lub stanu sprawiłyby szczególne trudności ze względu na urządzenia lub środki przewozowe, choćby tylko jednej z uczestniczących kolei, przewozi się tylko na specjalnych warunkach, ustalonych w każdym przypadku przez kolej w porozumieniu z nadawcą; warunki te mogą wprowadzać odchylenia od postanowień niniejszej Konwencji.

§ 2. — Dwa lub więcej Umawiających się Państw może uzgodnić, aby pewne materiały lub przedmioty wyłączone od przewozu na mocy Załącznika I do niniejszej Konwencji były dopuszczone do przewozu międzynarodowego między tymi państwami pod pewnymi warunkami albo też, aby materiały i przedmioty wymienione w Załączniku I dopuszczono były do przewozu na warunkach łżejszych niż przewidziane w tym Załączniku.

Koleje mogą również w drodze postanowień taryfowych albo dopuścić do przewozu pewne materiały lub pewne przedmioty wyłączone od przewozu na podstawie Załącznika I do niniejszej Konwencji, albo też ustalić dla materiałów i przedmiotów, dopuszczonych warunkowo do przewozu na podstawie Załącznika I, warunki łżejsze, niż przewidziane w tym Załączniku.

Tego rodzaju umowy i postanowienia taryfowe muszą być podane do wiadomości Urzędowi Centralnemu Przewozów Międzynarodowych Kolejami.

#### Artykuł 5

##### Obowiązek przewozu kolei

§ 1. — Kolej jest obowiązana przewozić wszystkie towary stosownie do postanowień niniejszej Konwencji, jeśli:

a) nadawca zastosuje się do postanowień Konwencji;

3° le transport est soumis aux lois et règlements de chaque Etat, à moins qu'il ne soit réglé par des Conventions spéciales entre plusieurs Etats;

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

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

d) les animaux vivants sont admis sous les conditions ci-après:

1° les envois d'animaux vivants doivent être accompagnés d'un convoyeur fourni par l'expéditeur, à moins qu'il ne s'agisse d'animaux de petite taille remis au transport dans des cages, caisses, paniers, etc., bien clos; toutefois, l'accompagnement n'est pas exigé en cas d'exceptions prévues par des tarifs internationaux ou par des accords intervenus entre chemins de fer. L'expéditeur est tenu d'indiquer dans la lettre de voiture le nombre des convoyeurs ou, si les envois ne sont pas accompagnés, d'y insérer la mention: «sans convoyeur»;

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

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

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

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

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

#### Article 5.

##### Obligation pour le chemin de fer de transporter.

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

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

b) przewóz jest możliwy przy użyciu zwykłych środków przewozowych, odpowiadających normalnym wymaganiom przewozu;

c) przewozowi nie stoją na przeszkodzie okoliczności, których kolej nie może uniknąć i którym nie może zapobiec.

§ 2. — Kolej zobowiązana jest tylko wówczas przyjmować do przewozu przedmioty, których załadunek, przeładunek lub wyładunek wymaga użycia specjalnych urządzeń, jeżeli stacje, na których te czynności mają być wykonane, posiadają takie urządzenia.

§ 3. — Kolej obowiązana jest przyjmować do przewozu tylko takie przesyłki, których przewóz może być dokonany niezwłocznie; przepisy obowiązujące na stacji nadania określają przypadki, w których stacja ta jest obowiązana przyjmując do tymczasowego przechowania przesyłki nie odpowiadające temu warunkowi.

§ 4. — Jeżeli właściwa władza zarządziła, że:

a) ruch będzie zawieszony czasowo lub na stałe, całkowicie lub częściowo;

b) pewne przesyłki będą wyłączone lub dopuszczone do przewozu tylko pod pewnymi warunkami,

zarządzenia te należy niezwłocznie podać do wiadomości publiczności i kolejom; te ostatnie podają je do wiadomości kolejom innych państw celem publikacji.

§ 5. — Koleje mogą, we wzajemnym porozumieniu i z zastrzeżeniem uzyskania zgody swych rządów, zarządzić ograniczenie przewozu towarów, w pewnych relacjach do przewozu przez określone punkty graniczne i określone kraje tranzytowe.

Zarządzenia te komunikuje się Urzędowi Centralnemu, który podaje je do wiadomości rządów Umawiających się Państw. Uważa się je za przyjęte, jeżeli w ciągu miesiąca od chwili zawiadomienia żadne z Umawiających się Państw nie zgłosi sprzeciwu. Jeżeli w przypadku sprzeciwu Urzędowi Centralnemu nie uda się usunąć różnicy zdań, zwołuje się przedstawicieli Umawiających się Państw na konferencję.

Z chwilą, kiedy zarządzenia te można uważać za przyjęte, Urząd Centralny zawiadamia o tym Umawiające się Państwa. Ujmuje się je wówczas w specjalnych spisach, które ogłasza się w sposób przewidziany dla ogłaszania taryf międzynarodowych.

Zarządzenia te wchodzi w życie po upływie miesiąca od przewidzianego w ustępie trzecim zawiadomienia Urzędu Centralnego.

§ 6. — Wszelkie naruszenie przez kolej postanowień niniejszego artykułu może stanowić podstawę do roszczenia o wynagrodzenie spowodowanej szkody.

## TYTUŁ II

### UMOWA PRZEWOZU

#### Rozdział I

##### Forma i warunki umowy przewozu

#### Artykuł 6

##### Treść i forma listu przewozowego

§ 1. — Na każdą przesyłkę międzynarodową, podlegającą niniejszej Konwencji, nadawca musi złożyć wypełniony przez kalkę list przewozowy według wzoru przewidzianego w Załączniku II do niniejszej Konwencji. Formularz ten składa się z następujących pięciu arkuszy:

b) le transport soit possible avec les moyens de transport normaux permettant de satisfaire les besoins réguliers du trafic;

c) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne peut pas éviter et auxquelles il ne dépend pas de lui de remédier.

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

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

§ 4. — Lorsque l'autorité compétente a décidé que

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

b) certaines expéditions seront exclues ou admises seulement sous certaines conditions,

les mesures prises à cet effet doivent être sans délai portées à la connaissance du public et des chemins de fer, à charge pour ceux-ci d'en informer les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

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

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

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

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

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

## TITRE II

### DU CONTRAT DE TRANSPORT

#### Chapitre 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 un formulaire de lettre de voiture établi par décalque et conforme au modèle prévu à l'Annexe II à la présente Convention. Ce formulaire comprend les cinq feuillets suivants:



- Nr 1: list przewozowy;
- Nr 2: ceduła;
- Nr 3: poświadczenie odbioru;
- Nr 4: wtórnik listu przewozowego;
- Nr 5: pierwopis ceduły.

Taryfy mogą dla określonych ważnych komunikacji lub dla określonych komunikacji pomiędzy krajami sąsiadującymi przewidywać stosowanie uproszczonego formularza listu przewozowego, dostosowanego do szczególnych warunków danych komunikacji.

Formularz listu przewozowego ma być drukowany na trwałym białym papierze do pisania; na każdym arkuszu dla przesyłek pośpiesznych znajduje się szlak czerwony o szerokości co najmniej jednego centymetra na górnym i dolnym brzegu strony poprzedniej i strony odwrotnej.

§ 2. — Listy przewozowe mają być drukowane w dwu lub ewentualnie trzech językach, z których co najmniej jeden musi być francuskim, niemieckim lub włoskim.

Taryfy międzynarodowe lub umowy zawarte pomiędzy kolejami mogą ustalić, w jakim języku należy wypełniać część listu przewozowego przeznaczoną do wypełnienia przez nadawcę. Jeśli nie ma takich postanowień, nadawca ma wpisać dane w jednym z języków urzędowych kraju nadania i dodać tłumaczenie na język francuski, niemiecki lub włoski, chyba że dane są wpisane w jednym z tych języków.

Kolej może żądać, aby wskazania i oświadczenia zamieszczone przez nadawcę w liście przewozowym i załącznikach do listu przewozowego zostały wpisane literami łacińskimi.

§ 3. — Części formularza, obwiedzione grubymi liniami, powinna wypełniać kolej, a pozostałe — nadawca. Nadawca ma przekreślić rubryki, które pozostawia nie wypełnione.

§ 4. — Wybór formularza listu przewozowego białego lub formularza z czerwonym szlakiem wskazuje, czy towar należy przewieźć jako przesyłkę zwyczajną, czy jako pośpieszną. Żądanie przewiezienia towaru na pewnej części drogi przewozu jako przesyłki pośpiesznej, a na innej części drogi przewozu jako przesyłki zwyczajnej jest niedopuszczalne, chyba że wszystkie zainteresowane koleje zawarły co do tego specjalną umowę.

§ 5. — Dane zamieszczone w liście przewozowym należy wpisać nie dając się wytrzeć piśmem lub drukiem; na pozostałych arkuszach formularza muszą one być dobrze czytelne. Nie przyjmuje się listów przewozowych poprawionych, podskrobanych lub pozaklejanych. Przekreślenia są dopuszczalne pod warunkiem, że nadawca stwierdzi je swym podpisem, i pod warunkiem, że sprostowanie liczby wpisze słowami, gdy chodzi o ilość lub wagę sztuk.

§ 6. — List przewozowy musi obowiązkowo zawierać następujące dane:

- a) miejsce i datę wystawienia listu przewozowego;
- b) nazwę stacji przeznaczenia, ze wszystkimi wskazaniami koniecznymi dla uniknięcia jakichkolwiek pomyłek z powodu istnienia różnych stacji, obsługujących bądź tę samą miejscowość, bądź miejscowości o tej samej nazwie lub o nazwie podobnej;
- c) nazwisko i adres odbiorcy. Jako odbiorca może być wskazana tylko osoba fizyczna lub inny podmiot prawa. Wskazanie jako odbiorcy stacji przeznaczenia lub jej pracownika jest dopuszczalne tylko wtedy, gdy na to wyraźnie zezwala taryfa, która ma być zastosowana. Adresy nie zawierające nazwiska odbiorcy takie, jak „na zlecenie” albo „na okaziciela wtórnika listu przewozowego”, są niedopuszczalne;

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

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

Le formulaire de lettre de voiture doit être imprimé sur papier à écrire blanc, résistant; chacun des feuillets porte, pour la grande vitesse, deux bandes rouges d'un centimètre au moins de largeur, l'une au bord supérieur, l'autre au bord inférieur, au recto et au verso.

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

Les tarifs internationaux ou les accords entre chemins de fer peuvent déterminer la langue dans laquelle doit être rédigée la partie de la lettre de voiture à remplir par l'expéditeur. A défaut de dispositions de ce genre, l'expéditeur doit libeller ses indications dans l'une des langues officielles du pays de départ et joindre une traduction en français, en allemand ou en italien, à moins que les inscriptions ne soient rédigées dans l'une de ces langues.

Le chemin de fer peut exiger que les indications et déclarations à porter par l'expéditeur sur la lettre de voiture et sur ses annexes soient faites en caractères latins.

§ 3. — Les parties du formulaire encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur. L'expéditeur doit barrer les cases inutilisées.

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

§ 5. — Les mentions portées sur la lettre de voiture doivent être écrites ou imprimées en caractères indélébiles; sur les autres feuillets du formulaire, elles doivent être parfaitement lisibles. Les lettres de voiture surchargées, grattées, ou celles sur lesquelles des morceaux de papier ont été collés ne sont pas admises. Les ratures sont tolérées à la condition que l'expéditeur les approuve par sa signature et qu'il inscrive les quantités rectifiées en toutes lettres, quand il s'agit du nombre ou du poids des colis.

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

- a) le lieu et la date de l'établissement de la lettre de voiture;
- b) la désignation de la gare destinataire, avec les spécifications nécessaires pour éviter toute confusion entre les diverses gares desservant soit une même localité, soit des localités portant le même nom ou un nom analogue;
- c) le nom et l'adresse du destinataire. Une seule personne physique ou autre sujet de droit doit être indiqué, comme destinataire. L'indication comme destinataire de la gare ou d'un agent de la gare destinataire n'est admise que si le tarif applicable le permet expressément. Les adresses n'indiquant pas le nom du destinataire, telles que «à l'ordre de . . .» ou «au porteur du duplicata de la lettre de voiture», ne sont pas autorisées;

d) oznaczenie towaru, wskazanie wagi lub zamiast niej innych podobnych danych, odpowiednio do przepisów kolei nadania. Jeżeli ustawy lub przepisy kraju nadania pozwalają nadawcy nadawać przesyłki bez wskazania wagi lub bez podania innych danych, zastępujących wskazania wagi, to wagę lub dane te wpisuje kolej nadania.

Towary należy oznaczać w sposób następujący: towary wymienione w Załączniku I według nazwy użytej w tym Załączniku, inne towary, jeśli nadawca żąda stosowania pewnej określonej taryfy, według nazwy użytej w tej taryfie, a we wszystkich innych przypadkach według nazwy odpowiadającej ich właściwościom i przyjętej w handlu kraju nadania;

e) przy przesyłkach drobnych: ilość sztuk, ich cechy i numery lub, zamiast nich, wzmiankę, że na sztukach przesyłki znajduje się adres odbiorcy; rodzaj opakowania. W komunikacji kolejowo-morskiej należy zamieścić te same dane w liście przewozowym na przesyłkę wagonową, jeśli przesyłka ma być przeładowana, niezależnie od tego, czy składa się z jednej lub kilku sztuk. Na towary, których załadowanie stanowi obowiązek nadawcy: rodzaj (wagon kryty, niekryty, specjalny lub prywatny), numer, cechę własności wagonu i dla wagonów prywatnych — wagę własną;

f) dokładne wyszczególnienie dokumentów wymaganych przez władze celne lub inne władze administracyjne, załączonych do listu przewozowego lub też zgłoszonych według oświadczenia w liście przewozowym do dyspozycji kolei na pewnej oznaczonej stacji, w urzędzie celnym lub w jakimkolwiek innym urzędzie;

g) podpis nadawcy oraz jego nazwisko i adres uzupełniony według jego uznania — adresem telegraficznym lub telefonicznym. Podpis nadawcy musi być wydrukowany lub zastąpiony odbiciem pieczętki nadawcy, jeżeli na to zezwalają ustawy i przepisy obowiązujące na stacji nadania. Jako nadawca może być wymieniona w liście przewozowym tylko osoba fizyczna lub inny podmiot prawa.

§ 7. — List przewozowy ma ponadto, w razie potrzeby, zawierać wszelkie inne wskazania przewidziane w niniejszej Konwencji, a w szczególności:

a) żądanie „zostawić na stacji” lub „dostawić do mieszkania”, pod warunkiem, że takie sposoby dostawy są dopuszczone na stacji przeznaczenia;

b) żądanie zastosowania określonych taryf, w szczególności taryf specjalnych lub wyjątkowych, przewidzianych w artykule 11 § 4 litera c) i w artykule 35;

c) kwotę deklarowanej wartości dostawy, stosownie do artykułu 20, podaną w cyfrach;

d) oznaczenie kosztów, które nadawca bierze na swój rachunek, stosownie do artykułu 17;

e) kwotę zaliczenia, w cyfrach i słowach, oraz kwotę zaliczki w gotówce w cyfrach (artykuł 19);

f) drogę przewozu określoną stosownie do artykułu 10 § 1 oraz wskazania stacji, na której mają być załatwione formalności władz celnych i innych władz administracyjnych;

g) wskazówki, dotyczące formalności wymaganych przez władze celne lub inne władze administracyjne, stosownie do artykułu 15 § 1 ustęp drugi;

h) wzmiankę, że odbiorca nie ma prawa zmiany umowy przewozu; wzmianka taka powinna być zamieszczona w rubryce „Oświadczenie” i brzmieć następująco: „Odbiorca nie jest uprawniony do udzielania dodatkowych zleceń”;

i) ilość dozorców albo wzmiankę „bez dozorców”, stosownie do artykułu 4 § 1 litera d) 1°; wzmiankę tę należy zamieścić w rubryce „Oświadczenia”;

d) la désignation de la marchandise, l'indication du poids ou, à défaut, une indication analogue, conforme aux prescriptions du chemin de fer expéditeur. Lorsque les lois ou règlements du pays de départ autorisent l'expéditeur à remettre ses envois sans mention du poids ou de l'indication en tenant lieu, ce poids ou cette indication sont inscrits par le chemin de fer expéditeur.

Les marchandises doivent être désignées: celles qui figurent dans l'Annexe I, sous le nom qui leur est donné dans cette Annexe, les autres marchandises, lorsque l'expéditeur demande l'application d'un tarif déterminé, sous le nom qui leur est donné dans ce tarif, et dans tous les autres cas, sous la dénomination, correspondant à leur nature, usitée par le commerce dans l'Etat de départ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

e) le montant du remboursement, en chiffres et en lettres, et des débours, en chiffres (article 19);

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

g) les indications relatives aux formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives conformément à l'article 15, § 1, deuxième alinéa;

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

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

§ 8. — Jeżeli miejsce przeznaczone w liście przewozowym dla zamieszczenia danych przez nadawcę nie wystarczy, to należy użyć arkuszy dodatkowych, które stają się częściami składowymi formularza listu przewozowego. Te arkusze dodatkowe powinny mieć taki sam rozmiar jak list przewozowy, powinny być sporządzone przez kalkę w pięciu egzemplarzach, zaopatrzonych w datę sporządzenia oraz podpis nadawcy. W odpowiedniej rubryce listu przewozowego należy uczynić wzmiankę o dołączeniu tych arkuszy. Jeżeli podaje się ogólną wagę przesyłki, to należy ją wpisać do samego listu przewozowego.

§ 9. — Inne oświadczenia można zamieszczać w liście przewozowym tylko wówczas, gdy są nakazane lub dozwolone przez ustawy lub przepisy jednego z państw albo przez taryfy i nie są sprzeczne z niniejszą Konwencją.

Zabrania się zastępować list przewozowy innymi dokumentami albo dołączać do niego inne dokumenty niż te, które są nakazane lub dozwolone przez niniejszą Konwencję lub taryfy.

§ 10. — Dla każdej przesyłki ma być sporządzony oddzielny list przewozowy. Jednakże za jednym i tym samym listem nie wolno nadawać do przewozu:

- a) towarów, które ze względu na swe własności nie mogą być bez trudności ładowane razem;
- b) towarów, których załadowanie jest częściowo obowiązkiem kolei i częściowo obowiązkiem nadawcy;
- c) towarów, których ładowanie razem byłoby w sprzeczności z przepisami celnymi lub przepisami innych władz administracyjnych;
- d) towarów dopuszczonych do przewozu warunkowo, jeżeli chodzi o materiały i przedmioty, których ładowanie razem ze sobą lub razem z innymi towarami jest zabronione na podstawie Załącznika I do niniejszej Konwencji.

§ 11. — Jeden i ten sam list przewozowy może obejmować tylko ładunek jednego wagonu. Jednakowoż można nadawać do przewozu za jednym i tym samym listem przewozowym:

- a) przedmioty niepodzielne lub przedmioty niezwyklej objętości, wymagające więcej niż jednego wagonu;
- b) przesyłki załadowane do kilku wagonów, jeżeli specjalne przepisy dla danej komunikacji lub taryfy międzynarodowe pozwalają na to na całej drodze przewozu.

§ 12. — Nadawca może zamieścić w przewidzianej do tego rubryce listu przewozowego wzmianki dotyczące przesyłki, służące jednak wyłącznie dla informacji odbiorcy, z których nie wynikają dla kolei żadne zobowiązania ani odpowiedzialność, na przykład:

- „Z przesyłki od N . . . .”;
- „Z polecenia N . . . .”;
- „Do rozporządzenia N . . . .”;
- „Do przeekspediowania do N . . . .”;
- „Ubezpieczone w N . . . .”;
- „Na linię okrętową N . . . .” lub „Na statek N . . . .”;
- „Z linii okrętowej N . . . .” lub „Ze statku N . . . .”;
- „Na linię samochodową N . . . .”;
- „Z linii samochodowej N . . . .”;
- „Na linię lotniczą N . . . .”;
- „Z linii lotniczej N . . . .”;
- „Do wywozu do N . . . .”.

§ 8. — Si l'espace réservé dans la lettre de voiture pour les indications de l'expéditeur est insuffisant, il y a lieu d'utiliser des feuilles complémentaires, qui deviennent parties intégrantes du formulaire de lettre de voiture. Ces feuilles complémentaires doivent avoir le même format que la lettre de voiture, être établies en cinq exemplaires par décalque, datées et signées par l'expéditeur. La lettre de voiture doit mentionner dans la case en question l'existence des feuilles complémentaires. Si le poids total de l'envoi est indiqué, cette indication doit être portée sur la lettre de voiture même.

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

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

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

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

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

- a) les masses indivisibles et objets de dimensions exceptionnelles dont le chargement exige plus d'un wagon;
- b) les envois chargés en plusieurs wagons, lorsque des dispositions particulières au trafic ou des tarifs internationaux l'autorisent pour la totalité du parcours.

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

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



## Artykuł 7

### Odpowiedzialność za oświadczenia w liście przewozowym. Postępowanie w razie przeciążenia. Dopłaty

§ 1. — Nadawca jest odpowiedzialny za ścisłość swych wskazań i oświadczeń zamieszczonych w liście przewozowym; ponosi on odpowiedzialność za wszelkie następstwa, wynikające z tego, że te wskazania lub oświadczenia są niezgodne z rzeczywistością, nieścisłe, niedostateczne lub że zostały one wpisane w innym miejscu niż przeznaczono dla każdego z nich; jeżeli miejsce to nie jest wystarczające, to nadawca powinien na nim zamieścić wzmiankę wskazującą miejsce w liście przewozowym, gdzie znajduje się uzupełnienie wpisu.

§ 2. — Kolej ma zawsze prawo sprawdzić, czy przesyłka odpowiada oświadczeniom zamieszczonym w liście przewozowym oraz czy zachowano środki ostrożności nakazane w Załączniku I.

Jeżeli sprawdza się zawartość przesyłki, to zależnie od tego, czy sprawdzenie odbywa się na stacji nadania, czy na stacji przeznaczenia, należy wezwać nadawcę lub odbiorcę, aby był obecny przy tej czynności. Jeżeli zainteresowany nie zjawi się lub jeśli sprawdzenie odbywa się w drodze, to należy go dokonać w obecności dwu świadków, nie będących pracownikami kolejowymi, chyba że ustawy lub przepisy obowiązujące w Państwie, gdzie odbywa się sprawdzenie, postanawiają inaczej. W drodze jednak kolej może sprawdzić zawartość przesyłki tylko wtedy, gdy wymagają tego konieczności eksploatacyjne albo przepisy władz celnych lub innych władz administracyjnych.

Wynik sprawdzenia oświadczeń, zamieszczonych w liście przewozowym, należy wpisać do tego listu przewozowego. Jeżeli sprawdzenia dokonano na stacji nadania, to wynik należy wpisać również do wtórnika listu przewozowego, jeśli znajduje się on w rękach kolei. Jeżeli przesyłka nie odpowiada oświadczeniom zamieszczonym w liście przewozowym, to koszty spowodowane sprawdzeniem obciążają towar, chyba że zostały zapłacone na miejscu.

§ 3. — Ustawy i przepisy każdego państwa określają, na jakich warunkach kolej ma obowiązek ustalić wagę towaru albo ilość sztuk oraz rzeczywistą wagę własną wagonów.

Kolej jest obowiązana wskazać w liście przewozowym wynik ustalenia wagi, ilość sztuk oraz rzeczywistej wagi własnej wagonów.

§ 4. — W przypadku ważenia na wadze wagonowej wagę ustala się w ten sposób, że od ogólnej wagi załadowanego wagonu odejmuje się wagę własną wagonu na nim oznaczoną, chyba że osobne zważenie próżnego wagonu wykaże inną wagę własną.

Zważenie na prywatnej wadze wagonowej jest równoznaczne zważeniu na kolejowej wadze wagonowej, o ile spełnione zostały warunki ustalone przez właściwą kolej.

§ 5. — Jeśli zważenie, dokonane przez kolej po zawarciu umowy przewozu, wykaże różnicę wagi, to waga stwierdzona przez stację nadania lub, jeśli ta stacja tej wagi nie ustaliła, waga podana przez nadawcę jest miarodajna do obliczenia kosztów przewozu w następujących przypadkach:

a) jeśli oczywiste jest, że różnica powstała wskutek właściwości naturalnych towaru albo wskutek wpływów atmosferycznych;

b) jeżeli zważenia dokonała kolej na wadze wagonowej po zawarciu umowy przewozu i wynik jego nie różni się o więcej niż dwa procent od wagi stwierdzonej przez stację nadania lub, jeżeli stacja nadania tej wagi nie ustaliła, od wagi podanej przez nadawcę.

## Article 7.

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

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

§ 2. — Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si l'envoi répond aux énonciations de la lettre de voiture et si les mesures de sécurité prescrites par l'Annexe I ont été observées.

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

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

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

Le chemin de fer est tenu d'indiquer dans la lettre de voiture le résultat des constatations concernant le poids, le nombre des colis, ainsi que la tare réelle des wagons.

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

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

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

a) si la différence est manifestement due à la nature de la marchandise ou aux influences atmosphériques;

b) si le pesage opéré par le chemin de fer après la conclusion du contrat de transport est effectué sur pont-basculé et ne fait pas apparaître une différence supérieure à deux pour cent du poids constaté par la gare expéditrice ou, à défaut, du poids déclaré par l'expéditeur.

§ 6. — Jeżeli załadowanie przesyłki ciąży na nadawcy, obowiązany on jest przestrzegać granic obciążenia. Przepisy dotyczące granic obciążenia ogłasza się w ten sam sposób jak taryfy. Na żądanie nadawcy kolej podaje mu obowiązującą granicę obciążenia.

§ 7. — Niezależnie od uiszczenia różnicy przewoźnego oraz odszkodowania za ewentualną szkodę kolej może pobrać dopłatę w przypadkach i na warunkach niżej podanych:

a) w razie niezgodnego z rzeczywistością, nieściśłego lub niedostatecznego oznaczenia materiałów i przedmiotów, wyłączonych od przewozu na podstawie Załącznika I — trzy franki od kilograma wagi brutto całej sztuki;

b) w razie niezgodnego z rzeczywistością, nieściśłego lub niedostatecznego oznaczenia materiałów i przedmiotów dopuszczonych do przewozu warunkowo na podstawie Załącznika I lub w razie niezachowania środków ostrożności, określonych w tym Załączniku — dwa franki od kilograma wagi brutto całej sztuki;

c) w razie niezgodnego z rzeczywistością, nieściśłego lub niedostatecznego oznaczenia przesyłki, zawierającej inne towary, niż wymienione pod literami a) i b) niniejszego paragrafu, albo w ogóle w razie zamieszczenia oświadczenia, które mogłoby w jakikolwiek sposób spowodować zastosowanie taryfy niższej aniżeli ta, która powinna być w rzeczywistości stosowana — w wysokości podwójnej różnicy między przewoźnym, jakie należałoby pobrać przy oznaczeniu zgodnym z rzeczywistością, ściśłym i dostatecznym za odległość od stacji nadania do stacji przeznaczenia, a przewoźnym obliczonym według oznaczenia nadawcy w liście przewozowym.

Jeżeli przesyłka składa się z towarów, do których stosuje się różne stawki taryfowe, a wagę każdego z tych towarów można ustalić bez trudności, to dopłatę oblicza się według stawek stosowanych dla każdego towaru, jeśli w ten sposób uzyskuje się niższą dopłatę;

d) w razie podania wagi niższej niż rzeczywista, dopłata od stacji nadania do stacji przeznaczenia równa się podwójnej różnicy pomiędzy przewoźnym za wagę podaną a przewoźnym za wagę stwierdzoną. Postanowienia ustępu drugiego litera c) stosuje się odpowiednio;

e) w razie przekroczenia granicy obciążenia wagonu załadowanego przez nadawcę — pięciokrotne przewoźne za nadwyżkę wagi ponad granicę obciążenia od stacji nadania do stacji przeznaczenia;

f) jeżeli w stosunku do tego samego wagonu ma miejsce wskazanie wagi niższej od rzeczywistej oraz przekroczenie granicy obciążenia, to za każde z tych dwu przekroczeń pobiera się osobne dopłaty.

§ 8. — Dopłata, którą należy pobrać stosownie do § 7, obciąża towar przewożony bez względu na to, gdzie stwierdzono fakty uzasadniające ją.

§ 9. — Wysokość dopłat i powód ich pobrania należy wymienić w liście przewozowym.

§ 10. — Dopłaty nie pobiera się:

a) w razie niezgodnego z rzeczywistością wskazania wagi przesyłek, które kolej obowiązana jest zważyć, stosownie do przepisów obowiązujących na stacji nadania;

b) w razie niezgodnego z rzeczywistością wskazania wagi lub w razie przekroczenia granicy obciążenia, jeżeli nadawca w liście przewozowym zażądał zważenia przez kolej;

c) w razie przekroczenia granicy obciążenia, które nastąpiło w czasie przewozu wskutek wpływów atmosferycznych, jeżeli udowodniono, że waga ładunku przy nadaniu na stacji nadania nie przekraczała granicy obciążenia;

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

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

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

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

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

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

d) en cas d'indication d'un poids inférieur au poids réel, la surtaxe est égale au double de la différence entre le prix de transport du poids déclaré et celui du poids constaté, depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire. La disposition de la lettre c), deuxième alinéa, est applicable par analogie;

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

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

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

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

§ 10. — La surtaxe n'est pas due:

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

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

c) en cas de surcharge occasionnée, au cours du transport, par des influences atmosphériques, s'il est prouvé que le chargement du wagon ne dépassait pas la limite de charge lors de la remise au transport à la gare expéditrice;

d) w razie zwiększenia się wagi w czasie przewozu, bez przekroczenia granicy obciążenia, jeżeli udowodniono, że zwiększenie się wagi nastąpiło wskutek wpływów atmosferycznych;

e) w razie wskazania wagi niezgodnie z rzeczywistością bez przekroczenia granicy obciążenia, jeżeli różnica pomiędzy wagą wskazaną w liście przewozowym a wagą stwierdzoną nie przewyższa dwu procent wagi wskazanej.

§ 11. — Jeżeli stacja nadania albo pośrednia stwierdzi przekroczenie granicy obciążenia pewnego wagonu, nadwyżka ładunku może być usunięta z wagonu nawet wtedy, gdy nie należy się dopłata. Nadawcę należy w danym razie niezwłocznie wezwać do rozporządzenia nadwyżką.

Jednakże o nadwyżce ładunku należy zawiadomić odbiorcę, który na podstawie artykułu 22 zmienił umowę przewozu, i wezwać go do udzielenia wskazówek co do nadwyżki ładunku.

Przewoźne na odległość przebytą przez nadwyżkę ładunku oblicza się według tych stawek, które zastosowano do przesyłki głównej, doliczając ewentualnie odpowiednią dopłatę, przewidziana w § 7; koszty odładowania pobiera się według taryfy opłat dodatkowych kolei, która czynność tę wykonała.

Jeżeli uprawniony zarządzi, aby nadwyżkę wysłano do stacji przeznaczenia ładunku głównego lub do innej stacji przeznaczenia, lub też zwrócono na stację nadania, postępuje się z nią, jak z osobną przesyłką.

#### Artykuł 8

##### Zawarcie umowy przewozu. Wtórnik listu przewozowego

§ 1. — Umowa przewozu jest zawarta z chwilą, gdy kolej nadania przyjęła do przewozu towar wraz z listem przewozowym. Przyjęcie stwierdza się przez odcisnięcie na liście przewozowym stempla nadania z datą przyjęcia.

§ 2. — Ostemplowania należy dokonać natychmiast po dostarczeniu całej przesyłki, wymienionej w liście przewozowym, i po opłaceniu kosztów, które nadawca bierze na swój rachunek. Ostemplowania należy dokonać w obecności nadawcy, jeśli tego zażąda.

§ 3. — Po ostemplowaniu list przewozowy stanowi dowód umowy przewozu.

§ 4. — Jednakże, jeżeli chodzi o towary, których załadowanie należy do nadawcy w myśl postanowień taryfowych lub na podstawie zawartych z nim umów — o ile takie umowy są dozwolone na stacji nadania — to dane listu przewozowego, dotyczące wagi lub ilości sztuk, stanowią dowód przeciwko kolei tylko wówczas, gdy kolej sprawdziła te wagi lub ilość sztuk i stwierdziła to w liście przewozowym. Prócz tego rodzaju sprawdzenia ze strony kolei i zamieszczenia uwagi w liście przewozowym w danym przypadku mogą być uznane za ważne inne dowody dotyczące tych danych.

§ 5. — Kolej zobowiązana jest poświadczyć przyjęcie towaru i datę przyjęcia do przewozu przez odcisnięcie datownika na wtórniku listu przewozowego, zanim zostanie on zwrócony nadawcy.

Wtórnik ten nie ma znaczenia ani listu przewozowego towarzyszącego przesyłce, ani konosamentu.

#### Artykuł 9

##### Taryfy. Umowy specjalne

§ 1. — Przewoźne i opłaty dodatkowe oblicza się według taryf prawnie obowiązujących i należycie ogłoszonych

d) en cas d'augmentation de poids survenue pendant le transport, sans qu'il y ait surcharge; s'il est prouvé que cette augmentation est due à des influences atmosphériques;

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

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

Toutefois, le destinataire qui a modifié le contrat de transport en vertu de l'article 22, doit être avisé et invité à donner des instructions concernant l'excédent de charge.

La surcharge est taxée, pour le parcours effectué, d'après le prix de transport appliqué au chargement principal, avec la surtaxe prévue au § 7, s'il y a lieu; en cas de déchargement, les frais de cette opération sont perçus d'après le tarif des frais accessoires du chemin de fer qui l'effectue.

Si l'ayant droit prescrit d'expédier la surcharge à la gare destinataire du chargement principal, à une autre gare destinataire ou de la retourner à la gare expéditrice, elle est traitée comme un envoi distinct.

#### Article 8.

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

§ 1. — Le contrat de transport est conclu dès que le chemin de fer expéditeur a accepté au transport la marchandise accompagnée de la lettre de voiture. L'acceptation est constatée par l'apposition sur la lettre de voiture du timbre de la gare expéditrice, portant la date de l'acceptation.

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

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

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

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

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

#### Article 9.

##### Tarifs. Accords particuliers.

§ 1. — Le prix de transport et les frais accessoires sont calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et

w każdym Państwie, ważnych w chwili zawarcia umowy przewozu, również wtedy, gdy koszty przewozu oblicza się oddzielnie za różne odcinki przewozu.

Jednakże obowiązek ogłaszania taryf międzynarodowych istnieje tylko w tych państwach, których koleje uczestniczą w tych taryfach jako koleje nadania lub przeznaczenia.

Podwyżki taryf międzynarodowych, jak również inne zarządzenia pociągające za sobą obostrzenie warunków przewozu, przewidzianych w tych taryfach, wchodzi w życie najwcześniej w piętnaście dni po ich ogłoszeniu, z wyjątkiem niżej podanych przypadków:

a) jeżeli taryfa międzynarodowa przewiduje rozszerzenie taryfy wewnętrznej na cały przebieg, to stosuje się terminy ogłoszenia, jakie obowiązują dla tej taryfy wewnętrznej;

b) jeżeli podwyższenia opłat taryfy międzynarodowej wynikają z ogólnej podwyżki taryf wewnętrznych jednej z kolei uczestniczących, to wchodzi one w życie następnego dnia po ich ogłoszeniu pod warunkiem, że o dostosowaniu opłat taryfy międzynarodowej do tej podwyżki zawiadomiono co najmniej piętnaście dni przedtem. Zawiadomienie to nie może nastąpić jednak wcześniej niż ogłoszenie o podwyższeniu opłat odnośnych taryf wewnętrznych;

c) jeżeli zmiany przewoźnego lub opłat dodatkowych przewidzianych w taryfach międzynarodowych uwarunkowane są różnicami kursowymi lub, jeżeli następuje sprostowanie oczywistych pomyłek, to zmiany te i sprostowania wchodzi w życie w następnym dniu po ich ogłoszeniu.

Taryfy powinny zawierać wszystkie dane, niezbędne do obliczenia przewoźnego i opłat dodatkowych oraz, w razie potrzeby, postanowienia o kursach przeliczenia.

§ 2. — Taryfy powinny podawać wszystkie specjalne warunki dla różnych przewozów, a w szczególności, do jakiej szybkości przewozu mają zastosowanie. Jeżeli pewna kolej posiada dla wszystkich towarów albo dla niektórych towarów bądź też dla pewnych odcinków taryfę tylko dla jednej szybkości przewozu, to taryfę tę można stosować do przewozów dokonywanych zarówno za listem przewozowym białym, jak i za listem przewozowym ze szlakiem czerwonym, przy czym obowiązują terminy dostawy wynikające dla każdego z tych listów przewozowych z postanowień artykułu 6 § 4 i artykułu 11.

Postanowienia taryf obowiązują o tyle, o ile nie są sprzeczne z niniejszą Konwencją, w przeciwnym razie uważa się je za nieważne.

Taryfy międzynarodowe mogą być uznane za wiążące dla komunikacji międzynarodowej z wykluczeniem taryf wewnętrznych, jeżeli wskutek tego średnio nie wynikają widocznie wyższe opłaty przewozowe od opłat wynikających ze stosowania taryf wewnętrznych.

Stosowanie taryfy międzynarodowej może być uzależnione od wyraźnego żądania jej w liście przewozowym.

§ 3. — Taryfy muszą być stosowane jednakowo wobec wszystkich.

Koleje mogą zawierać umowy specjalne, przyznające zniżki opłat lub inne udogodnienia z zastrzeżeniem uzyskania zgody swych rządów, jeżeli przyznają podobne warunki użytkownikom, znajdującym się w podobnym położeniu.

Obniżki opłat mogą być przyznane dla potrzeb kolei, dla potrzeb administracji publicznej lub w celach dobroczynnych.

Nie ma obowiązku ogłaszania zarządzeń wydawanych na podstawie ustępu drugiego i trzeciego.

dûment publiés dans chaque Etat, valables au moment de la conclusion du contrat de transport, même si le prix de transport est calculé séparément sur différentes sections du parcours.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 3. — Les tarifs doivent être appliqués à tous aux mêmes conditions.

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

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

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

§ 4. — Oprócz przewoźnego i opłat dodatkowych, przewidzianych w taryfach, pobiera się na rzecz kolei jedynie ponoszone przez nie wydatki, jak należności celne, podatkowe, policyjne, nie przewidziane w taryfie koszty przewiezienia z jednego dworca na inny, koszty poprawienia zewnętrznego i wewnętrznego opakowania towarów, niezbędnego dla zabezpieczenia ich stanu, oraz inne podobne wydatki. Wydatki te powinny być należycie stwierdzone i wpisane oddzielnie do listu przewozowego, przy dołączeniu odpowiednich dowodów. Jeżeli pokrycie tych wydatków należy do nadawcy, dowodów nie wydaje się wraz z listem przewozowym odbiorcy, lecz doręcza się je nadawcy z rachunkiem kosztów, stosownie do artykułu 17 § 7.

## Artykuł 10

### Drogi przewozu i taryfy, jakie należy stosować

§ 1. — Nadawca może określić w liście przewozowym drogę przewozu, podając punkty lub stacje graniczne i w razie potrzeby stacje przejścia między kolejami; może on wskazać tylko te punkty lub stacje graniczne, które są otwarte dla przewozu w danej relacji.

§ 2. — Za równoznaczne ze wskazaniem drogi przewozu uważa się:

a) wskazanie stacji, na których mają być załatwione formalności wymagane przez władze celne i inne władze administracyjne, jak również wskazanie stacji, na których mają być dokonane specjalne czynności przy przesyłce (piecza nad zwierzętami, zaopatrzenie w lód itp.);

b) wskazanie taryf, które mają być stosowane, jeżeli wystarczy to do ustalenia stacji, pomiędzy którymi żądane taryfy powinny być stosowane;

c) oświadczenie, że nadawca płaci z góry wszystkie lub część kosztów do X (X oznacza imienne określenie taryfowego punktu stycznego sąsiadujących krajów).

§ 3. — Poza przypadkami wymienionymi w artykule 5 §§ 4 i 5 i w artykule 24 § 1 kolej może dokonać przewozu drogą inną niż wskazał nadawca w liście przewozowym tylko pod dwoma warunkami:

a) że formalności wymagane przez władze celne i inne władze administracyjne, jak również specjalne czynności przy przesyłce (piecza nad zwierzętami, zaopatrzenie w lód itp.) zostaną dokonane na stacjach, które wskazał nadawca;

b) że koszty i terminy dostawy nie będą większe, niż koszty i terminy dostawy na drodze wskazanej przez nadawcę.

§ 4. — Z zastrzeżeniem postanowień zawartych w § 3 koszty i terminy dostawy oblicza się za drogę wskazaną przez nadawcę, a jeśli nadawca nie wskazał drogi przewozu, za drogę obraną przez kolej.

§ 5. — Nadawca może wskazać w liście przewozowym taryfy, które mają być zastosowane. Kolej zobowiązana jest zastosować te taryfy, jeżeli warunki ich stosowania zostały spełnione.

§ 6. — Jeżeli wskazania nadawcy nie są wystarczające dla ustalenia drogi przewozu lub taryf, które mają być stosowane, albo jeżeli niektóre z tych wskazań są ze sobą sprzeczne, kolej powinna wybrać tę drogę przewozu lub te taryfy, które uważa za najkorzystniejsze dla nadawcy.

Kolej odpowiada za szkodę, jaka wynikłaby z tego wyboru, tylko w przypadku złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa.

§ 7. — Jeżeli pomiędzy stacją nadania a stacją przeznaczenia istnieje taryfa międzynarodowa i jeżeli, wskutek braku wystarczających wskazówek nadawcy, kolej zastosowała

§ 4. — Il n'est perçu au profit des chemins de fer, en sus du prix de transport et des frais accessoires prévus par les tarifs, aucune somme autre que les dépenses faites par eux, telles que droits de douane, d'octroi, de police, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations à l'emballage extérieur ou intérieur des marchandises, nécessaires pour en assurer la conservation, et autres dépenses analogues. Ces dépenses doivent être dûment constatées et décomptées à part sur la lettre de voiture à laquelle les pièces justificatives doivent être jointes. Quand le paiement de ces dépenses incombe à l'expéditeur, les pièces justificatives ne sont pas livrées au destinataire avec la lettre de voiture, mais elles sont remises à l'expéditeur avec le compte des frais mentionné à l'article 17, § 7.

## Article 10.

### Itinéraires et tarifs applicables.

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

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

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

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

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

§ 3. — Le chemin de fer ne peut, hors les cas visés à l'article 5, §§ 4 et 5, et à l'article 24, § 1, effectuer le transport par un itinéraire différent de celui prescrit par l'expéditeur qu'à la double condition:

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

b) que les frais et les délais de livraison ne soient pas supérieurs aux frais et aux délais calculés par l'itinéraire indiqué par l'expéditeur.

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

§ 5. — L'expéditeur peut prescrire, dans la lettre de voiture, les tarifs à appliquer. Le chemin de fer est tenu d'appliquer ces tarifs si les conditions mises à leur application sont remplies.

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

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

§ 7. — S'il existe un tarif international depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire et si, à défaut d'indications suffisantes de l'expéditeur, le chemin de fer



tę taryfę, to powinna na żądanie uprawnionego zwrócić ewentualną różnicę pomiędzy w ten sposób obliczonym przewoźnym a przewoźnym, które wynikłoby ze zsumowania opłat innych taryf, mających zastosowanie na tym samym przebiegu, jeżeli różnica ta przewyższa kwotę dziesięciu franków przy jednym liście przewozowym.

Artykuł 11

Terminy dostawy

§ 1. — Terminy dostawy ustalają przepisy obowiązujące pomiędzy kolejami uczestniczącymi w przewozie albo taryfy międzynarodowe mające zastosowanie od stacji nadania do stacji przeznaczenia. W ten sposób ustalone terminy dostawy nie mogą być wyższe od tych, jakie wynikają z postanowień następujących paragrafów.

§ 2. — Jeśli w przepisach lub taryfach międzynarodowych nie podano terminów dostawy, jak to przewidziano w § 1 i z zastrzeżeniem postanowień poniższych paragrafów, terminy dostawy są następujące:

- a) dla przesyłek pośpiesznych:
  - 1° termin odprawy . . . . . 12 godzin;
  - 2° termin przewozu za każde, choćby tylko rozpoczęte 300 km odległości taryfowej . . . . . 24 godziny;
- b) dla przesyłek zwyczajnych:
  - 1° termin odprawy . . . . . 24 godziny;
  - 2° termin przewozu za każde, choćby tylko rozpoczęte 200 km odległości taryfowej . . . . . 24 godziny.

§ 3. — Termin przewozu oblicza się za łączną odległość pomiędzy stacją nadania i stacją przeznaczenia; termin odprawy liczy się tylko raz bez względu na ilość kolei, uczestniczących w przewozie.

§ 4. — Ustawy i przepisy każdego państwa określają, w jakiej mierze koleje mogą ustalać dodatkowe terminy dostawy w następujących przypadkach:

- a) dla przesyłek nadanych do przewozu poza stacjami lub dla przesyłek, które mają być odebrane poza stacjami;
- b) dla przesyłek przewożonych:
  - morzem albo śródlądowymi drogami wodnymi za pomocą promu lub statku;
  - drogą lądową bez użycia kolei;
  - łącznicami, które łączą dwie linie tej samej kolei lub różnych kolei;
  - linią kolejową podrzędnego znaczenia;
  - linią o odmiennej niż normalna szerokość toru;
- c) dla przewozów, przy których przewoźne pobiera się według taryf specjalnych lub wyjątkowych, o stawkach obniżonych;
- d) w razie nadzwyczajnych okoliczności, które powodują:
  - niezwykły wzrost przewozów lub
  - niezwykłe trudności eksploatacyjne.

§ 5. — Terminy dodatkowe przewidziane w § 4 pod literami a), b) i c) muszą być zamieszczone w taryfach.

Terminy dodatkowe przewidziane w § 4 pod literą d) muszą być ogłoszone i nie mogą wejść w życie przed ich ogłoszeniem.

§ 6. — Termin dostawy rozpoczyna się o północy, następującej po przyjęciu towaru do przewozu (artykuł 8 § 1). Jednakże dla przesyłek pośpiesznych termin dostawy rozpoczyna się o 24 godziny później, jeśli dzień następujący po przyjęciu do przewozu jest niedzielą lub ustawowym dniem świątecznym i jeżeli stacja nadania nie jest otwarta dla przesyłek pośpiesznych tej niedzieli lub tego dnia świątecznego.

a appliqué ce tarif, il est tenu de rembourser à l'ayant droit, sur sa demande, la différence éventuelle entre le prix de transport ainsi appliqué et celui qu'aurait donné, sur le même parcours, la soudure d'autres tarifs, en tant que cette différence excède dix francs par lettre de voiture.

Article 11.

Délais de livraison.

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

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

- a) pour la grande vitesse:
  - 1° délai d'expédition . . . . . 12 heures;
  - 2° délai de transport, par fraction indivisible de 300 km de distance d'application des tarifs . . . . . 24 heures;
- b) pour la petite vitesse:
  - 1° délai d'expédition . . . . . 24 heures;
  - 2° délai de transport, par fraction indivisible de 200 km de distance d'application des tarifs . . . . . 24 heures.

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

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

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

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

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

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

§ 7. — Bieg terminu dostawy zawiesza się:

a) dla wszystkich przesyłek, jeżeli kolej nie ponosi winy, na czas zatrzymania spowodowanego:

1° sprawdzeniem stosowania artykułu 7 §§ 2 i 3, jeśli wynik sprawdzenia różni się od oświadczeń w liście przewozowym;

2° załatwieniem formalności wymaganych przez władze celne i inne władze administracyjne;

3° zmianą umowy przewozu, zarządzoną na podstawie artykułu 21 lub artykułu 22;

4° dokonywaniem przy przesyłce specjalnych czynności (piecza nad zwierzętami, zaopatrzenie w lód itp.);

5° wszelką przerwą komunikacji, powodującą na pewien czas przeszkodę w rozpoczęciu lub dalszym wykonywaniu przewozu;

b) dla przesyłek zwyczajnych w niedziele i ustawowe dni świąteczne;

c) dla przesyłek pośpiesznych w niedziele i określone ustawowe dni świąteczne, jeżeli przepisy i ustawy pewnego państwa przewidują całkowite lub częściowe wstrzymanie przewozu przesyłek pośpiesznych w niedziele i te dni świąteczne.

Przyczynę i okres zawieszeń biegu terminu dostawy, wymienione pod literą a), należy odnotować w liście przewozowym. Te zawieszenia terminu dostawy mogą być, w danym razie, udowodnione w inny sposób, aniżeli odnotowaniem w liście przewozowym.

§ 8. — Jeżeli termin dostawy miałby się kończyć po zakończeniu godzin pracy stacji przeznaczenia, to termin ten upływa w 2 godziny po najbliższym rozpoczęciu pracy przez tę stację.

Poza tym, przy przesyłkach pośpiesznych, jeżeli termin dostawy miałby kończyć się w niedzielę lub w dzień świąteczny, wskazane w § 7 litera c), termin ten upływa dopiero o odpowiedniej godzinie następnego dnia roboczego.

§ 9. — Termin dostawy jest zachowany, jeśli przed jego upływem:

a) zawiadomiono odbiorcę o nadejściu towaru i towar jest przygotowany do dyspozycji odbiorcy, gdy chodzi o przesyłki, które mają być odebrane na stacji i o których nadejściu należy zawiadomić odbiorcę;

b) towar jest przygotowany do dyspozycji odbiorcy, gdy chodzi o przesyłki, które mają być odebrane na stacji i o których nadejściu nie potrzeba zawiadomić odbiorcy;

c) towar jest postawiony odbiorcy do decyzji, gdy chodzi o przesyłki, które mają być odebrane poza stacjami.

## Artykuł 12

### Stan towaru. Opakowanie

§ 1. — Kolej przyjmując do przewozu towar z wyraźnymi śladami uszkodzenia może żądać, aby w liście przewozowym zamieszczono specjalne oświadczenie o stanie towaru.

§ 2. — Towar, którego właściwości wymagają opakowania, nadawca musi opakować w sposób zabezpieczający ten towar od całkowitego lub częściowego zaginięcia i uszkodzenia podczas przewozu oraz zapobiegający wyrządzeniu szkody osobom, środkom przewozowym oraz innym towarom.

Poza tym opakowanie powinno odpowiadać postanowieniom tariff i przepisów kolei nadania.

§ 3. — Jeżeli nadawca nie zastosował się do przepisów § 2, kolej może odmówić przyjęcia przesyłki albo żądać, aby nadawca uznał w liście przewozowym brak lub wadliwy stan opakowania opisując go dokładnie.

§ 7. — Le délai de livraison est suspendu:

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

1° la vérification conforme à l'article 7, §§ 2 et 3, qui fait apparaître des différences par rapport aux inscriptions dans la lettre de voiture;

2° l'accomplissement des formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives;

3° la modification du contrat de transport ordonnée en vertu de l'article 21 ou de l'article 22;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Article 12.

### Etat de la marchandise. Emballage.

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

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

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

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

§ 4. — Nadawca ponosi odpowiedzialność za wszelkie następstwa braku lub wadliwego opakowania. W szczególności jest on obowiązany naprawić szkodę, jaką kolej poniosła z tego powodu. Jeżeli w liście przewozowym brak takiej wzmianki, to na kolej ciąży obowiązek udowodnienia, że brak lub wadliwy stan opakowania istniał.

§ 5. — Nadawca, który stale wysyła z tej samej stacji towary tego samego rodzaju, wymagające opakowania, i nadaje je bez opakowania lub w jednakowo wadliwym opakowaniu, może zwolnić się od obowiązku zachowania przy każdej przesyłce przepisu § 3, składając na tej stacji ogólne oświadczenie według wzoru, stanowiącego Załącznik III do niniejszej Konwencji. W tym przypadku list przewozowy powinien zawierać wzmiankę o złożeniu na stacji nadania ogólnego oświadczenia.

§ 6. — Jeżeli taryfy nie przewidują wyjątków, nadawca jest obowiązany wypisać na każdej sztuce przesyłek drobnych wyraźnie, w sposób nie dający się wytrzeć i wykluczający wszelką zamianę oraz w ścisłej zgodności z danymi zawartymi w liście przewozowym, następujące dane:

a) cechy i numery albo w ich braku adres odbiorcy;

b) nazwę stacji przeznaczenia.

Jeżeli przepisy kolei nadania to przewidują, należy nazwisko i adres odbiorcy wypisać bądź na pojedynczej, bądź złożonej kartce, którą wolno otworzyć tylko w razie braku listu przewozowego.

Dane, o których mowa pod literami a) i b), muszą również być wypisane na każdej sztuce przesyłki wagonowej, która przy przewozie kolejowo-morskim ma być przeladowana.

Dawne napisy i kartki musi nadawca przekreślić lub usunąć.

§ 7. — Jeżeli taryfy nie przewidują wyraźnie wyjątków, przedmioty kruche (jak porcelana, wyroby garncarskie, wyroby szklane), przedmioty łatwo rozsypujące się w wagonach (jak owoce, orzechy, pasza, kamienie) oraz towary, które mogą zanieczyścić lub uszkodzić inne przesyłki (jak węgiel, wapno, popiół, ziemie zwyczajne, ziemie farbiarskie), można przewozić tylko jako przesyłki wagonowe, chyba że towary te będą opakowane lub połączone w sposób uniemożliwiający ich stłuczenie lub ich zagubienie albo zanieczyszczenie lub też uszkodzenie innych przesyłek.

### Artykuł 13

**Dokumenty potrzebne do załatwienia formalności wymaganych przez władze celne i inne władze administracyjne.  
Zamknięcie celne**

§ 1. — Nadawca obowiązany jest dołączyć do listu przewozowego dokumenty niezbędne do załatwienia formalności, wymaganych przez władze celne i inne władze administracyjne przed wydaniem przesyłki odbiorcy. Dokumenty te powinny dotyczyć wyłącznie towarów, objętych tym samym listem przewozowym, chyba że przepisy administracyjne lub taryfy stanowią inaczej.

Jeżeli dokumentów tych nie można dołączyć do listu przewozowego, nadawca powinien je dostarczyć w odpowiednim czasie na stację, do urzędu celnego lub do jakiegokolwiek innego urzędu, gdzie formalności mają być załatwione; w liście przewozowym należy wskazać urząd, w którym te dokumenty będą złożone do dyspozycji kolei.

§ 2. — Kolej nie ma obowiązku sprawdzać, czy dostarczone dokumenty są wystarczające i prawidłowe.

Nadawca odpowiada wobec kolei za wszelkie szkody, jakie mogłyby wynikać wskutek braku, niedostateczności

§ 4. — L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences de l'absence d'emballage ou de son état défectueux. Il est tenu, notamment, de réparer le préjudice que le chemin de fer aurait subi de ce fait. A défaut de mention sur la lettre de voiture, la preuve de l'absence ou de l'état défectueux de l'emballage incombe au chemin de fer.

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

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

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

b) la gare destinataire.

Si le règlement applicable au chemin de fer expéditeur le prévoit, le nom et l'adresse du destinataire doivent être inscrits soit à découvert, soit sous une étiquette repliée qui peut être ouverte seulement si la lettre de voiture fait défaut.

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

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

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

### Article 13.

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

**Fermeture douanière.**

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

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

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

L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de

lub nieprawidłowości tych dokumentów, chyba że zachodzi wina ze strony kolei.

Kolej odpowiada, w razie winy, za skutki zagubienia, niewykorzystania lub nieprawidłowego wykorzystania dokumentów, wymienionych w liście przewozowym i do niego dołączonych albo złożonych kolei; jednakże odszkodowanie, jakie musiałaby zapłacić, nie może być w żadnym przypadku wyższe od odszkodowania za zaginięcie towaru.

§ 3. — Nadawca obowiązany jest zastosować się do przepisów celnych co do opakowania towarów i przykrycia towarów oponami. Kolej może odmówić przyjęcia przesyłek z uszkodzonym lub wadliwym zamknięciem celnym.

Jeżeli nadawca nie opakował towarów lub nie przykrył ich oponami zgodnie z przepisami celnymi, wówczas kolej ma prawo tego dokonać. Koszty obciążają towar.

## Rozdział II

### Wykonanie umowy przewozu

#### Artykuł 14

##### Nadanie do przewozu i załadowanie towarów

§ 1. — Tryb nadawania towarów do przewozu określają ustawy i przepisy, obowiązujące na stacji nadania.

§ 2. — Załadowanie towarów należy bądź do kolei, bądź do nadawcy, stosownie do przepisów obowiązujących na stacji nadania, jeżeli mniejsza Konwencja nie zawiera innych postanowień lub jeżeli w liście przewozowym nie ma wzmianki o specjalnej umowie, zawartej między nadawcą a koleją.

Jeżeli towar załaduje nadawca, to odpowiada on za wszystkie skutki wadliwego załadowania. W szczególności zobowiązany jest on wynagrodzić kolei szkodę, jaka powstała dla niej z wadliwości załadowania. Kolej ma obowiązek udowodnienia wadliwości załadowania.

§ 3. — Towary należy przewozić w wagonach krytych bądź nie krytych, bądź też w wagonach specjalnie urządzonych, albo też w wagonach nie krytych pod oponami, stosownie do postanowień taryf międzynarodowych, jeżeli mniejsza Konwencja nie zawiera w tym względzie innych przepisów. Jeżeli nie ma taryf międzynarodowych lub jeżeli one nie zawierają postanowień w tym przedmiocie, to dla całej odległości przewozu miarodajne są przepisy obowiązujące na stacji nadania.

#### Artykuł 15

##### Formalności wymagane przez władze celne i inne władze administracyjne

§ 1. — Dopóki przesyłka znajduje się w drodze, formalności wymagane przez władze celne i inne władze administracyjne załatwia kolej. Czynności te kolej może na własną odpowiedzialność zlecić pełnomocnikowi lub sama się ich podjąć. W obu przypadkach kolej ma obowiązki komisanta.

Nadawca może jednak żądać przez wskazanie w liście przewozowym, a odbiorca na podstawie zlecenia stosownie do artykułu 22:

a) aby osobiście lub przez pełnomocnika był obecny przy czynnościach określonych w ustępie poprzednim dla udzielenia wszelkich wyjaśnień i przydatnych oświadczeń;

l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute du chemin de fer.

Le chemin de fer est responsable, en cas de faute, des conséquences de la perte, de la non-utilisation ou de l'utilisation irrégulière des pièces mentionnées sur la lettre de voiture et qui accompagnent ce document, ou qui lui ont été confiées; toutefois, l'indemnité qu'il aura à payer ne devra jamais être supérieure à celle qui serait due en cas de perte de la marchandise.

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

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

## Chapitre II.

### Exécution du contrat de transport.

#### Article 14.

##### Remise au transport et chargement des marchandises.

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

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

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

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

#### Article 15.

##### Formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives.

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

Toutefois, l'expéditeur, par une mention dans la lettre de voiture, ou le destinataire qui donne un ordre en vertu de l'article 22, peut demander:

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



b) aby osobiście lub przez pełnomocnika wykonał czynności, wymagane przez władze celne lub inne władze administracyjne, i w danym razie opłacił należności celne i inne koszty, o ile i w jakim zakresie uprawniają go do tego ustawy i przepisy kraju, w którym te formalności mają być dokonane.

Ani nadawca, ani uprawniony do rozporządzania przesyłką odbiorca, ani ich pełnomocnik nie mają prawa objęcia towaru w posiadanie.

Jeżeli nadawca wyznaczył do załatwienia formalności, wymaganych przez władze celne lub inne władze administracyjne, stację, na której obowiązują przepisy nie pozwalające załatwić tych formalności, lub jeżeli wyznaczył dla tych czynności jakikolwiek inny sposób postępowania, który jest niewykonalny, kolej postępuje w taki sposób, jaki uzna za najkorzystniejszy dla uprawnionego i zawiadamia nadawcę o wydanych zarządzeniach.

Jeżeli nadawca zamieścił w liście przewozowym wzmiankę o frankowaniu, która obejmuje należności celne, kolej uprawniona jest do załatwiania formalności celnych w drodze lub na stacji przeznaczenia.

§ 2. — Z zastrzeżeniem wyjątku, przewidzianego w § 1 ustęp ostatni, odbiorca ma prawo załatwić formalności celne na stacji przeznaczenia, na której znajduje się urząd celny, jeżeli list przewozowy zawiera żądanie oclenia na stacji przeznaczenia albo jeżeli nie ma takiego żądania, ale towar nadejdzie na stację przeznaczenia jako towar celny. Jeżeli odbiorca skorzysta z tego prawa, musi wpierv zapłacić koszty obciążające przesyłkę.

Jeżeli odbiorca nie wykupił listu przewozowego w terminie przewidzianym w przepisach obowiązujących na stacji przeznaczenia, kolej może postąpić według § 1.

## Artykuł 16

### Wydanie

§ 1. — Kolej jest obowiązana wydać odbiorcy na stacji przeznaczenia list przewozowy i towar za pokwitowaniem i po uregulowaniu przekazanych na niego kwot należnych kolei.

Przez przyjęcie listu przewozowego odbiorca zobowiązuje się do zapłacenia kolei przekazanych na niego należności.

§ 2. — Przekazanie towaru zgodnie z obowiązującymi przepisami urzędowi celnemu lub podatkowemu do jego pomieszczeń ekspedycyjnych lub składów, gdy te nie znajdują się pod nadzorem kolei, jak również oddanie na skład kolei lub spedytorowi albo do publicznego domu składowego równa się wydaniu odbiorcy.

§ 3. — Ustawy i przepisy obowiązujące na stacji przeznaczenia określają, czy kolej jest uprawniona lub zobowiązana dostawić przesyłkę do domu odbiorcy. Jeżeli kolej zajmuje się dostawą do domu, przesyłkę uważa za wydaną dopiero z chwilą dostawy do domu.

§ 4. — Po przybyciu towaru na stację przeznaczenia odbiorca ma prawo żądać od kolei wydania listu przewozowego i towaru. Jeśli stwierdzono zagubienie towaru lub w razie nienadejścia towaru w terminie przewidzianym w artykule 30 § 1, odbiorca jest uprawniony dochodzić wobec kolei we własnym imieniu swoich praw wynikających z umowy przewozu.

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

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

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

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

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

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

## Article 16.

### Livraison.

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

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

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

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

§ 4. — Après l'arrivée de la marchandise à la gare destinataire, le destinataire a le droit de demander au chemin de fer de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise. Si la perte de la marchandise est établie ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 30, § 1, le destinataire est autorisé à faire valoir en son propre nom à l'encontre du chemin de fer, les droits qui résultent pour lui du contrat de transport.



§ 5. — Uprawniony może nawet po przyjęciu listu przewozowego i zapłaceniu kosztów dopóty odmawiać przyjęcia towaru, dopóki nie uwzględni się jego żądania co do ustalenia przypuszczalnej szkody.

§ 6. — Poza tym wydanie towaru następuje według ustaw i przepisów kraju przeznaczenia.

### Artykuł 17

#### Oplacanie kosztów

§ 1. — Koszty (przewoźne, opłaty dodatkowe, należności celne i inne koszty powstałe od przyjęcia do przewozu aż do wydania) powinny być opłacane przez nadawcę lub przez odbiorcę stosownie do niżej podanych postanowień.

Przy stosowaniu tych postanowień kwoty, które według stosowanej taryfy powinny być przy obliczaniu przewoźnego dodawane do stówek zwyczajnych lub wyjątkowych, uważa się za przewoźne.

§ 2. — Nadawca, biorąc na swój rachunek całość lub część kosztów, powinien zamieścić w odpowiednim miejscu listu przewozowego wskazówkę:

a) „franco wszystkie koszty”, jeżeli bierze na swój rachunek wszystkie koszty (przewoźne, opłaty dodatkowe, należności celne i inne koszty);

b) „franco wszystkie koszty z wyjątkiem . . . . .” (dokładne określenie kosztów, których nie bierze na swój rachunek), gdy bierze wszystkie koszty na swój rachunek poza ściśle określonymi wyjątkami;

c) „franco”, jeżeli bierze na swój rachunek całe przewoźne, jak również wszelkie opłaty dodatkowe, które mogą być wstawione do rachunku na podstawie przepisów i taryf wewnętrznych kraju nadania lub w danym przypadku według stosowanej przez stację nadania międzynarodowej taryfy w czasie nadania do przewozu;

d) „franco oraz”, jeżeli oprócz kosztów wymienionych pod c) bierze na swój rachunek jeszcze dalsze koszty; powinien on dokładnie określić te koszty;

e) „franco przewoźne”, jeżeli bierze na swój rachunek tylko przewoźne;

f) „franco cło”, jeżeli bierze na swój rachunek wszelkie należności, które władze celne pobierają od kolei, jak również opłaty dodatkowe i inne koszty pobierane przez kolej za oclenie;

g) jedno z poprzednich określeń, uzupełnione słowami „. . . . . do X” (X oznacza imienne określenie taryfowego punktu stykowego sąsiadujących krajów), jeżeli bierze na swój rachunek wszystkie lub tylko niektóre koszty, jakie narosły do X, ale z wyłączeniem wszystkich kosztów, odnoszących się do kraju następnego lub do następnej kolei;

h) „franco . . . . .”, jeżeli bierze na swój rachunek pewną określoną kwotę. Kwota ta musi być podana słownie; jeżeli taryfy inaczej nie postanawiają, musi być ona wyrażona w walucie kraju nadania.

Nadawca może do listu przewozowego wpisać jednocześnie kilka wyżej podanych wskazówek, jeżeli tylko te oświadczenia są wzajemnie zgodne.

Opłaty dodatkowe i inne koszty, które według przepisów i taryf wewnętrznych kraju nadania lub, w danym razie, według zastosowanej taryfy międzynarodowej oblicza się za cały przebieg wchodzący w rachubę, jak również opłatę za deklarację wartości dostawy, przewidzianą w artykule 20 § 2, opłaca zawsze w całości nadawca, jeżeli bierze na swój rachunek koszty wymienione pod literą g) w połączeniu z jedną ze wskazówek, przewidzianych pod literami a), b), c) lub d).

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

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

### Article 17.

#### Paiement des frais.

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

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

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

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

b) «franco de tous frais, à l'exception de ...» (désignation exacte des frais qu'il ne prend pas en charge), lorsqu'il prend à sa charge tous les frais sous réserve des exceptions exactement indiquées;

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 3. — Międzynarodowe taryfy mogą nakazywać wyłączenie zastosowanie niektórych wskazówek przewidzianych w § 2 lub zastosowanie innych wskazówek w przedmiocie opłaty kosztów.

§ 4. — Koszty, których nadawca nie wziął na swój rachunek, uważa się jako przekazane na odbiorcę. Zawsze jednak koszty obciążają nadawcę, jeżeli odbiorca nie wykupił listu przewozowego ani nie dochodził swoich praw, wynikających z umowy przewozu zgodnie z artykułem 16 § 4, ani też nie zmienił umowy przewozu zgodnie z artykułem 22.

§ 5. — Opłaty dodatkowe, jak postojowe, składowe, i opłaty za ważenie, których pobranie nastąpiło na skutek okoliczności spowodowanych przez odbiorcę lub które opierają się na żądaniu odbiorcy, opłaca zawsze odbiorca.

§ 6. — Kolej nadania może żądać od nadawcy zapłacenia z góry kosztów przy towarach, które według jej oceny narażone są na szybkie zepsucie lub które z powodu małej wartości albo ich właściwości nie zabezpieczają dostatecznie kosztów.

§ 7. — Jeżeli kwoty kosztów, które nadawca bierze na swój rachunek, nie można przy nadaniu dokładnie ustalić, kolej może żądać tytułem zabezpieczenia złożenia za pokwitowaniem pewnej sumy, odpowiadającej w przybliżeniu tym kosztom. Koszty te wpisuje się do rachunku przedpłaty, na którego podstawie należy rozliczyć się z nadawcą najpóźniej w ciągu trzydziestu dni po upływie terminu dostawy. Nadawcy wydaje się za zwrotem pokwitowania szczegółowy rachunek kosztów, sporządzony według danych rachunku przedpłaty.

§ 8. — Stacja nadania musi wykazać szczegółowo tak w liście przewozowym, jak i we wtórniku listu przewozowego koszty opłacone z góry, chyba że przepisy lub taryfy obowiązujące na stacji nadania postanawiają, że koszty te należy wykazywać tylko we wtórniku. W przypadkach przewidzianych w § 7 kosztów tych nie należy wykazywać w liście przewozowym ani we wtórniku.

### Artykuł 18

#### Wyrównanie różnic przy pobraniu przewoźnego

§ 1. — Jeżeli taryfę zastosowano niewłaściwie albo jeżeli zaszyły błędy w obliczeniu lub pobraniu należności, to nadpłatę kolej zwraca, a niedobór należy zwrócić kolei.

§ 2. — Jeżeli kolej stwierdzi nadpłatę, wynoszącą ponad jednego franka w jednym liście przewozowym, powinna zawiadomić o tym z urzędu zainteresowanego i zwrócić mu należność możliwie najrychlej.

§ 3. — Jeżeli listu przewozowego nie wykupiono, nadawca obowiązany jest do zapłacenia kolei niedoborów. Jeżeli odbiorca wykupił list przewozowy albo jeżeli umowa przewozu stosownie do postanowień artykułu 22 została zmieniona, nadawca obowiązany jest do pokrycia niedoboru odnoszącego się tylko do tych kosztów, które wziął na swój rachunek stosownie do wskazówki, którą wpisał do listu przewozowego; pozostałą różnicę obowiązany jest pokryć odbiorca.

§ 4. — Kwoty należne na podstawie artykułu niniejszego podlegają oprocentowaniu w stosunku rocznym pięć do stu, jeżeli przekraczają dziesięć franków od jednego listu przewozowego.

Odsetki te liczą się od dnia wezwania do zapłaty albo od dnia reklamacji przewidzianej w artykule 41, albo, jeżeli nie było ani wezwania do zapłaty, ani reklamacji, od dnia wytoczenia powództwa sądowego.

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

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

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

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

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

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

### Article 18.

#### Rectification des perceptions.

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

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

§ 3. — Le paiement au chemin de fer des moins-perçus incombe à l'expéditeur si la lettre de voiture n'est pas retirée. Lorsque la lettre de voiture a été acceptée par le destinataire ou lorsque le contrat de transport a été modifié en vertu de l'article 22, l'expéditeur n'est tenu au paiement d'un moins-perçu que dans la mesure où il porte sur les frais qu'il a pris à sa charge en vertu de la mention d'affranchissement inscrite par lui sur la lettre de voiture; le complément du moins-perçu est à la charge du destinataire.

§ 4. — Les sommes dues en vertu du présent article portent intérêt à cinq pour cent l'an lorsqu'elles dépassent dix francs par lettre de voiture.

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

**Artykuł 19**

**Zaliczenia i zaliczki w gotówce**

§ 1. — Nadawca może obciążyć przesyłkę zaliczeniem do wysokości wartości towaru. Kwota zaliczenia powinna być wyrażona w walucie kraju nadania; taryfy mogą dopuszczać wyjątki.

§ 2. — Kolej obowiązana jest wypłacić zaliczenie dopiero wówczas, gdy kwotę zaliczenia wpłaci odbiorca. Kwotę tę należy postawić do dyspozycji w ciągu terminu trzydziestu dni po jej wpłaceniu; w razie opóźnienia należą się odsetki w stosunku rocznym pięć do stu, licząc od upływu tego terminu.

§ 3. — Jeżeli wydano odbiorcy towar w całości lub częściowo nie pobrawszy od niego uprzednio zaliczenia, to kolej obowiązana jest naprawić nadawcy szkodę aż do wysokości kwoty zaliczenia, zachowując roszczenia zwrotne do odbiorcy.

§ 4. — Za obciążenie przesyłki zaliczeniem pobiera się opłatę określoną w taryfach; opłatę tę należy zapłacić także wtedy, gdy zaliczenie zostanie zniesione lub zmniejszone dodatkowym zleceniem (artykuł 21 § 1).

§ 5. — Zaliczki w gotówce są dopuszczalne tylko na podstawie przepisów obowiązujących na stacji nadania.

**Artykuł 20**

**Deklaracja wartości dostawy**

§ 1. — Przy każdej przesyłce można podać deklarację wartości dostawy przez wpisanie jej do listu przewozowego stosownie do artykułu 6 § 7 litera c).

Kwotę deklarowanej wartości dostawy należy podać w walucie kraju nadania, we frankach złotych lub też w innej walucie, określonej w taryfach.

§ 2. — Opłatę za deklarowanie wartości dostawy oblicza się za cały przebieg wchodzący w grę taryf kolei nadania.

**Rozdział III**

**Zmiana umowy przewozu**

**Artykuł 21**

**Prawo nadawcy do zmiany umowy przewozu**

§ 1. — Nadawca ma prawo zmienić umowę przewozu, zlecając:

- a) zwrócenie mu towaru na stacji nadania;
- b) zatrzymanie towaru w drodze;
- c) wstrzymanie wydania towaru;
- d) wydanie towaru innej osobie niż odbiorca, wymieniony w liście przewozowym;
- e) wydanie towaru na innej stacji niż stacja przeznaczenia, wskazana w liście przewozowym, albo odesłanie towaru z powrotem na stację nadania; w tym przypadku nadawca może zlecić, aby przesyłkę zwyczajną przewieziono dalej jako pośpieszną lub odwrotnie, jeżeli stacja, gdzie przesyłkę zatrzymano, jest otwarta dla obydwu tych rodzajów odprawy przesyłek; może on również wskazać taryfę, która ma być stosowana, i drogę przewozu.

Jeżeli nie sprzeciwiają się temu postanowienia taryf kolei nadania, przyjmuje się również zlecenia zmiany umowy przewozu dotyczące:

**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 qu'autant que le montant en a été versé par le destinataire. Ce montant doit être mis à disposition dans le délai de trente jours à partir de ce versement; en cas de retard, des intérêts à cinq pour cent l'an sont dus à dater de l'expiration de ce délai.

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

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

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

**Article 20.**

**Déclaration d'intérêt à la livraison.**

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

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

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

**Chapitre III.**

**Modification du contrat de transport.**

**Article 21.**

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

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

- a) que la marchandise soit retirée à la gare expéditrice;
- b) que la marchandise soit arrêtée en cours de route;
- c) que la livraison de la marchandise soit ajournée;
- d) que la marchandise soit livrée à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de voiture;
- e) que la marchandise soit livrée à une gare autre que la gare destinataire indiquée sur la lettre de voiture ou qu'elle soit retournée à la gare expéditrice; dans ce cas, l'expéditeur peut prescrire qu'une expédition commencée en petite vitesse soit continuée en grande vitesse ou inversement, à condition que la gare où le transport a été arrêté soit ouverte aux deux services; il peut également prescrire le tarif à appliquer et l'itinéraire à suivre.

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

- f) obciążenia przesyłki zaliczeniem;
- g) zwiększenia, zmniejszenia lub zniesienia zaliczenia;

h) przyjęcia na swój rachunek kosztów za przesyłkę nie opłaconą z góry albo zwiększenia kosztów przyjętych na swój rachunek stosownie do artykułu 17 § 2.

Inne zlecenia, niż wymienione wyżej, są niedopuszczalne. Jednakże taryfy międzynarodowe mogą upoważnić nadawcę do wydawania także zleceń innych niż wymienione wyżej.

Zlecenia nadawcy nie mogą nigdy powodować podziału przesyłki.

§ 2. — Wyżej wymienione dodatkowe zlecenia należy składać drogą pisemnego oświadczenia, sporządzonego zgodnie ze wzorem, przewidzianym w Załączniku IVa do niniejszej Konwencji.

Oświadczenie to nadawca musi powtórzyć i podpisać na wtórniku listu przewozowego, który musi być równocześnie przedłożony kolei. Stacja nadania poświadcza przyjęcie dodatkowego zlecenia, odciskując swój datownik na wtórniku pod oświadczeniem nadawcy; wtórnik ten zwraca się nadawcy. Kolej, która zastosuje się do zleceń nadawcy, nie żądając przedłożenia wtórnika, odpowiada za szkodę wyrządzoną przez to odbiorcy, jeżeli nadawca oddał mu ten wtórnik.

Jeżeli nadawca zażąda zwiększenia, zmniejszenia lub zniesienia zaliczenia, powinien okazać wydane mu pierwotne zaświadczenie. W razie zwiększenia lub zmniejszenia zaliczenia zaświadczenie zwraca się zainteresowanemu po poprawieniu; w razie zniesienia zaliczenia odbiera się mu zaświadczenie.

Każde zlecenie dodatkowe, złożone przez nadawcę w innej formie niż nakazana, jest nieważne.

§ 3. — Kolej uwzględnia dodatkowe zlecenie, złożone przez nadawcę, tylko wtedy, gdy je otrzyma za pośrednictwem stacji nadania.

Na żądanie nadawcy stacja nadania zawiadamia telefonicznie lub telefonicznie stację przeznaczenia lub stację zatrzymania na koszt nadawcy; zawiadomienie takie należy potwierdzić pisemnym oświadczeniem. Jeżeli taryfa międzynarodowa albo inne umowy pomiędzy zainteresowanymi kolejami nie postanawiają inaczej, stacja przeznaczenia lub stacja zatrzymania wykonuje dodatkowe zlecenie, gdy telegram lub zawiadomienie telefoniczne pochodzi od stacji nadania, co w razie wątpliwości należy sprawdzić nie czekając na potwierdzenie.

§ 4. — Prawo nadawcy do zmiany umowy przewozu wygasa w następujących przypadkach, nawet jeśli nadawca posiada wtórnik listu przewozowego:

- a) z chwilą wydania odbiorcy listu przewozowego;
  - b) jeżeli odbiorca skorzystał z prawa wynikającego dla niego z umowy przewozu stosownie do artykułu 16 § 4;
  - c) jeżeli odbiorca jest upoważniony, stosownie do artykułu 22, do udzielania dodatkowych zleceń, od chwili, gdy przesyłka weszła na obszar celny kraju przeznaczenia.
- Od tej chwili kolej stosuje się do zleceń odbiorcy.

## Artykuł 22

### Prawo odbiorcy do zmiany umowy przewozu

§ 1. — Odbiorca ma prawo zmienić umowę przewozu, jeżeli nadawca nie wziął na swój rachunek kosztów przewozu w kraju przeznaczenia i nie zamieścił w liście przewozowym wskazówki przewidzianej w artykule 6 § 7 litera h).

- f) à l'établissement d'un remboursement;
- g) à l'augmentation, à la diminution ou au retrait du remboursement;

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

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

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

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

Cette déclaration doit être reproduite et signée par l'expéditeur sur le duplicata de la lettre de voiture, qui sera présenté en même temps au chemin de fer. La gare expéditrice certifiera la réception de l'ordre ultérieur en apposant son timbre à date sur le duplicata, au-dessous de la déclaration de l'expéditeur, à qui ce duplicata sera alors restitué. Le chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la présentation de ce duplicata sera responsable du préjudice causé par ce fait au destinataire à qui ce duplicata aurait été remis par l'expéditeur.

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

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

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

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

§ 4. — Le droit de modifier le contrat de transport s'éteint, dans l'un des cas ci-après, même si l'expéditeur est muni du duplicata de la lettre de voiture:

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

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

## Article 22.

### Droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport.

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



Zlecenia, które może wydawać odbiorca, można wykonać dopiero po wejściu przesyłki na obszar celny kraju przeznaczenia.

Odbiorca może zlecić:

- a) zatrzymanie towaru w drodze;
- b) wstrzymanie wydania towaru;
- c) wydanie towaru w kraju przeznaczenia innej osobie, niż odbiorca wymieniony w liście przewozowym;

d) załatwienie formalności, wymaganych przez władze celne i inne władze administracyjne według trybu przewidzianego w artykule 15 § 1 ustęp drugi.

Jeżeli nie sprzeciwiają się temu postanowienia taryf międzynarodowych, odbiorca może zlecić również:

e) wydanie towaru w kraju przeznaczenia na innej stacji niż stacja przeznaczenia, wskazana w liście przewozowym. W tym przypadku odbiorca może zlecić, aby przesyłkę zwyczajną przewieziono dalej jako przesyłkę pośpieszną lub odwrotnie, jeżeli stacja, gdzie przesyłkę zatrzymano, jest otwarta dla obydwu tych rodzajów odprawy przesyłek; może on również wskazać taryfy, które mają być stosowane, oraz drogę przewozu.

Nie dopuszcza się innych zleceń niż wymienione wyżej. Jednakże taryfy międzynarodowe mogą upoważnić odbiorcę do udzielenia także zleceń innych niż wymienione wyżej.

Zlecenia nie mogą powodować podziału przesyłki.

§ 2. — Wyżej wymienione zlecenia należy przekazywać drogą pisemnego oświadczenia, sporządzonego zgodnie ze wzorem, przewidzianym w Załączniku IVb do niniejszej Konwencji, za pośrednictwem stacji przeznaczenia lub stacji wejścia do kraju przeznaczenia.

Każde zlecenie dodatkowe, przekazane przez odbiorcę w innej formie niż przewidziana, jest nieważne.

Odbiorca nie ma obowiązku przedstawiania wtórnika listu przewozowego w celu wykonania swego prawa zmiany umowy przewozu.

§ 3. — Na żądanie odbiorcy stacja, która otrzymała zlecenie, ma na koszt odbiorcy skierować je dalej telegraficznie lub telefonicznie do stacji, która ma zlecenie wykonać; zawiadomienie takie należy potwierdzić pisemnym oświadczeniem; stacja ta wykonuje zlecenie, nie czekając na potwierdzenie, jeśli telegram lub zawiadomienie telefoniczne pochodzi od właściwej stacji, co w razie wątpliwości należy sprawdzić.

§ 4. — Prawo odbiorcy do zmiany umowy przewozu wygasa w następujących przypadkach:

- a) jeżeli wydano mu list przewozowy;
- b) jeżeli tenże skorzystał z praw wynikających dla niego z umowy przewozu stosownie do artykułu 16 § 4;
- c) jeżeli list przewozowy wydano osobie wyznaczonej przez niego stosownie do § 1 litera c) lub jeżeli ta osoba skorzystała ze swych praw stosownie do artykułu 16 § 4.

§ 5. — Jeżeli odbiorca zlecił wydanie towaru innej osobie, osoba ta nie ma prawa zmiany umowy przewozu.

## Artykuł 23

### Wykonanie dodatkowych zleceń

§ 1. — Kolej nie może odmówić wykonania zleceń udzielonych jej w myśl artykułów 21 lub 22 ani zwlekać z ich wykonaniem, z wyjątkiem następujących przypadków:

a) jeśli wykonanie nie jest możliwe w chwili, gdy zlecenie doszło do stacji, która ma je wykonać;

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

Le destinataire peut ordonner:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Article 23.

### Exécution des ordres ultérieurs.

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

a) l'exécution n'est plus possible au moment où les ordres parviennent à la gare qui doit les exécuter;



b) jeśli wykonanie mogłoby zakłócić prawidłowość służby eksploatacyjnej;

c) jeśli wykonaniu, gdy chodzi o zmianę stacji przeznaczenia, sprzeciwiają się ustawy i przepisy obowiązujące na jednym z terytoriów drogi przebiegu, w szczególności ze względu na przepisy celne i przepisy innych władz administracyjnych;

d) jeśli wartość towaru, gdy chodzi o zmianę stacji przeznaczenia, według wszelkiego prawdopodobieństwa nie pokrywa wszystkich kosztów przewozu aż do nowej stacji przeznaczenia, chyba że koszty te będą zaraz zapłacone lub zabezpieczone.

W przypadkach wyżej wskazanych należy możliwie najszybciej zawiadomić osobę, która udzieliła dodatkowych zleceń, o przeszkodach, nie pozwalających na wykonanie tych zleceń.

Jeśli kolej nie mogła przewidzieć tych przeszkód, wówczas osoba, która udzieliła zleceń dodatkowych, ponosi wszelkie następstwa wynikające z tego, że kolej rozpoczęła wykonywać jej zlecenia.

§ 2. — Jeżeli w dodatkowym zleceniu polecono wydanie towaru na stacji pośredniej, przewoźne oblicza się od stacji nadania do tej stacji pośredniej. Jeżeli jednak towar przewieziono już dalej poza stację pośrednią, przewoźne oblicza się od stacji nadania do stacji zatrzymania i od tej stacji do stacji pośredniej.

Jeśli w dodatkowym zleceniu polecono przewiezienie towaru do innej stacji przeznaczenia lub odesłanie towaru z powrotem na stację nadania, to przewoźne oblicza się od stacji nadania do stacji zatrzymania i od tej stacji do nowej stacji przeznaczenia lub do stacji nadania.

Dla każdego z tych przebiegów stosuje się taryfy obowiązujące w dniu zawarcia umowy przewozu.

Powyższe postanowienia mają odpowiednie zastosowanie także w stosunku do opłat dodatkowych i innych kosztów.

§ 3. — Koszty powstałe przez wykonanie zlecenia nadawcy lub odbiorcy obciążają przesyłkę, z wyjątkiem tych, które powstały z winy kolei.

§ 4. — Kolej odpowiada, z zastrzeżeniem postanowień § 1, za zawinione skutki, powstałe przez niewłaściwe wykonanie lub zupełne niewykonanie zlecenia udzielonego jej na podstawie artykułów 21 i 22. Jednakże nie może ona być nigdy zobowiązana do wyższego odszkodowania niż w razie zaginięcia towaru.

## Artykuł 24

### Przeszkody w przewozie

§ 1. — W razie przeszkód w przewozie, kolej rozstrzyga, czy należy w interesie nadawcy zażądać od niego wskazówek, czy też jest bardziej celowe przewieźć towar z urzędu, zmieniając drogę przewozu. Jeśli nie zachodzi wina ze strony kolei, ma ona prawo żądać przewoźnego za rzeczywistą drogę przewozu i rozporządza terminami dostawy odpowiadającymi tej drodze przewozu, chociażby były one dłuższe niż na drodze pierwotnej.

§ 2. — Jeżeli nie ma innej drogi przewozu lub, jeżeli z innych przyczyn dalszy przewóz nie jest możliwy, kolej żąda wskazówek od nadawcy; jednakże kolej nie ma obowiązku żądania takich wskazówek w razie tymczasowej przeszkody, wynikłej z okoliczności wskazanych w artykule 5 § 4.

§ 3. — Nadawca może udzielić w liście przewozowym wskazówek na przypadek przeszkody w przewozie.

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

c) l'exécution est en opposition, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, avec les lois et règlements en vigueur sur l'un des territoires à parcourir, notamment au point de vue des prescriptions des douanes et autres autorités administratives;

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

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

Si le chemin de fer n'est pas à même de prévoir ces empêchements, celui qui a donné des ordres ultérieurs supporte toutes les conséquences résultant du commencement d'exécution de ses ordres.

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

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

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

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

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

§ 4. — Sous réserve des dispositions du § 1, le chemin de fer est responsable, en cas de faute de sa part, des conséquences de l'inexécution ou de l'exécution inexacte d'un ordre donné en vertu des articles 21 ou 22. Toutefois, l'indemnité qu'il aura à payer ne devra jamais être supérieure à celle qui serait due en cas de perte de la marchandise.

## Article 24.

### Empêchements au transport.

§ 1. — En cas d'empêchements au transport, il appartient au chemin de fer de décider s'il convient, dans l'intérêt de l'expéditeur, de lui demander des instructions, ou bien s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire. Sauf faute de sa part, le chemin de fer est fondé à percevoir le prix de transport applicable par l'itinéraire emprunté et dispose des délais correspondants à cet itinéraire, même s'ils sont plus longs que par l'itinéraire primitif.

§ 2. — S'il n'y a pas d'autre voie de transport ou si, pour d'autres motifs, la continuation du transport n'est pas possible, le chemin de fer demande des instructions à l'expéditeur; toutefois, cette demande n'est pas obligatoire pour le chemin de fer dans le cas d'empêchement temporaire résultant des circonstances prévues à l'article 5, § 4.

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

Jeżeli według oceny kolei wskazówki te nie mogą być wykonane, kolej żąda od nadawcy nowych wskazówek.

§ 4. — Na skutek zawiadomienia o przeszkodzie w przewozie nadawca może udzielić swych wskazówek stacji nadania lub stacji, gdzie znajduje się towar. Jeżeli zmienia on oznaczenie odbiorcy lub stacji przeznaczenia albo jeśli udzieli swych wskazówek stacji innej niż stacja nadania, obowiązany jest zamieścić swe wskazówki we wtórniku listu przewozowego i wtórnik ten przedłożyć.

Jeżeli kolej zastosuje się do wskazówek nadawcy, nie zażądawszy przedłożenia wtórnika listu przewozowego i jeżeli wtórnik ten został oddany odbiorcy, kolej odpowiada wobec odbiorcy za powstałą stąd szkodę.

§ 5. — Jeżeli nadawca, zawiadomiony o przeszkodzie w przewozie, nie udzieli w odpowiednim terminie wskazówek, które możliwe są do wykonania, to postępuje się według przepisów o przeszkodach w wydaniu, obowiązujących kolej, na której towar zatrzymano.

Jeżeli towar sprzedano, kwotę uzyskaną ze sprzedaży należy, po potrąceniu należności obciążających towar, przekazać do dyspozycji nadawcy. Jeśli kwota uzyskana ze sprzedaży jest niższa od należności obciążających towar, nadawca powinien zapłacić różnicę.

§ 6. — Jeżeli przeszkoda w przewozie ustaje przed nadejściem wskazówek nadawcy, towar należy skierować do stacji przeznaczenia, nie czekając na te wskazówki, i nadawcę możliwie rychło o tym zawiadomić.

§ 7. — Jeżeli przeszkoda w przewozie powstała już po zmianie umowy przewozu przez odbiorcę w myśl artykułu 22, kolej jest obowiązana zawiadomić odbiorcę; postanowienia §§ 1, 2, 5 i 6 mają analogiczne zastosowanie w odniesieniu do odbiorcy. Nie jest on obowiązany do przedłożenia wtórnika listu przewozowego.

§ 8. — Postanowienia artykułu 23 stosuje się do przewozów dokonywanych na podstawie niniejszego artykułu.

#### Artykuł 25

##### Przeszkody w wydaniu

§ 1. — Jeśli zachodzą przeszkody w wydaniu towaru, stacja przeznaczenia ma niezwłocznie zawiadomić o tym nadawcę za pośrednictwem stacji nadania i zażądać od niego wskazówek. Nadawce należy zawiadomić bez pośrednictwa stacji nadania pisemnie lub telegraficznie, jeśli zażądał on tego w liście przewozowym. Koszty tego zawiadomienia obciążają towar.

Jeżeli przeszkoda w wydaniu ustała przed nadejściem wskazówek nadawcy do stacji przeznaczenia, towar należy wydać odbiorcy. Nadawce należy niezwłocznie o tym wydaniu zawiadomić listem poleconym; koszty tego zawiadomienia obciążają towar.

Jeżeli odbiorca odmawia przyjęcia towaru, nadawca ma prawo udzielenia wskazówek nawet wtedy, gdy nie może okazać wtórnika listu przewozowego.

Nadawca może także zażądać w liście przewozowym, aby w razie przeszkody w wydaniu odesłano mu towar z urzędu z powrotem. Poza tym nie można towaru odesłać z powrotem nadawcy bez wyraźnej jego zgody.

Jeżeli taryfy nie zawierają odmiennych postanowień, nadawca powinien udzielić wskazówek za pośrednictwem stacji nadania.

§ 2. — W braku odpowiednich postanowień § 1 i z zastrzeżeniem postanowień artykułu 45 stosuje się do postę-

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

§ 4. — L'expéditeur avisé d'un empêchement au transport peut donner ses instructions soit à la gare expéditrice, soit à la gare où se trouve la marchandise. S'il modifie la désignation du destinataire ou de la gare destinataire ou s'il donne ses instructions à une gare autre que la gare expéditrice, il doit inscrire ses instructions sur le duplicata de la lettre de voiture qui doit être présenté.

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

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

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

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

§ 7. — Si l'empêchement au transport intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport en vertu de l'article 22, le chemin de fer est tenu d'aviser ce destinataire, à qui les dispositions des §§ 1, 2, 5, et 6 sont applicables par analogie. Celui-ci n'est pas tenu de présenter le duplicata de la lettre de voiture.

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

#### Article 25.

##### Empêchements à la livraison.

§ 1. — En cas d'empêchements à la livraison de la marchandise, la gare destinataire doit en prévenir sans délai l'expéditeur par l'entremise de la gare expéditrice et lui demander des instructions. L'expéditeur doit être avisé sans entremise de la gare expéditrice, soit par écrit, soit par télégraphe, quand il l'a demandé dans la lettre de voiture. Les frais de cet avis grèvent la marchandise.

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

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

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

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

§ 2. — Pour tout ce qui n'est pas prévu au § 1 et sous réserve des dispositions de l'article 45, le mode de procéder,

powania, w razie przeszkód w wydaniu, ustawy i przepisy obowiązujące kolej mającą dokonać wydania.

Jeżeli towar sprzedano, kwotę uzyskaną ze sprzedaży należy, po potrąceniu należności obciążających towar, oddać do dyspozycji nadawcy. Jeżeli kwota uzyskana ze sprzedaży jest niższa od należności obciążających towar, nadawca zobowiązany jest zapłacić różnicę.

§ 3. — Jeżeli przeszkoda w wydaniu powstała już po zmianie umowy przewozu przez odbiorcę w myśl artykułu 22, kolej jest obowiązana zawiadomić odbiorcę; postanowienia § 2 ustęp drugi mają analogiczne zastosowanie w odniesieniu do tego odbiorcy.

§ 4. — Do przewozów dokonywanych na podstawie niniejszego artykułu stosuje się postanowienia artykułu 23.

### TYTUŁ III

## ODPOWIEDZIALNOŚĆ. ROSZCZENIA

### Rozdział I

#### Odpowiedzialność

#### Artykuł 26

#### Współodpowiedzialność kolei

§ 1. — Kolej, która przyjęła do przewozu towar wraz z listem przewozowym, odpowiada za wykonanie przewozu na całej drodze aż do wydania.

§ 2. — Każda następna kolej, przez samo przyjęcie towaru wraz z listem przewozowym sporządzonym przy nadaniu, uczestniczy w umowie przewozu stosownie do warunków określonych w tym dokumencie i przyjmuje obowiązki z niej wynikające, nie narusza to jednak postanowień artykułu 43 § 3, dotyczących kolei przeznaczenia.

#### Artykuł 27

#### Rozmiar odpowiedzialności

§ 1. — Kolej odpowiada za przekroczenia terminu dostawy, za szkodę powstałą na skutek całkowitego lub częściowego zaginięcia towaru, jak również wskutek jego uszkodzeń w czasie od przyjęcia do przewozu aż do wydania.

§ 2. — Kolej jest zwolniona od tej odpowiedzialności, jeżeli przekroczenie terminu dostawy, zaginięcie lub uszkodzenie zostało spowodowane z winy uprawnionego, z powodu jego zlecenia, nie wywołanego winą kolei, z powodu wady własnej towaru (wewnętrzne zepsucie, ubytek itd.) albo wskutek okoliczności, których kolej nie mogła uniknąć i których skutkiem nie mogła zapobiec.

§ 3. — Kolej jest zwolniona od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie powstało ze szczególnych niebezpieczeństw, wynikających z jednej lub kilku niżej wymienionych okoliczności:

a) przewóz w wagonie niekrytym na podstawie odnośnych postanowień lub na podstawie umów zawartych z nadawcą i wymienionych w liście przewozowym;

b) brak lub wadliwe opakowanie, jeżeli towary ze względu na swe naturalne właściwości, w razie braku lub wadliwego opakowania, narażone są na zaginięcie lub uszkodzenie;

c) załadunek towarów przez nadawcę lub wyładunek przez odbiorcę według odnośnych postanowień lub na pod-

dans le cas d'empêchement à la livraison, est déterminé par les lois et règlements qui sont en vigueur sur le chemin de fer chargé de la livraison.

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

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

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

### TITRE III

## RESPONSABILITÉ. ACTIONS

### Chapitre premier.

#### Responsabilité.

#### Article 26.

#### Responsabilité collective des chemins de fer.

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

§ 2. — Chaque chemin de fer, subséquent, par le fait même de la prise en charge de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat de transport, conformément aux stipulations de ce document, et assume les obligations qui en résultent sans préjudice des dispositions de l'article 43, § 3, concernant le chemin de fer destinataire.

#### Article 27.

#### Étendue de la responsabilité.

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

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

§ 3. — Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité, lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après:

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

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

c) opérations de chargement par l'expéditeur ou de déchargement par le destinataire en vertu des dispositions

stawie umów zawartych z nadawcą i wymienionych w liście przewozowym albo też na podstawie umów zawartych z odbiorcą;

— wadliwe załadowanie, jeżeli według odnośnych postanowień lub na podstawie umów zawartych z nadawcą i wymienionych w liście przewozowym załadowania dokonał nadawca;

d) załatwienie formalności, wymaganych przez władze celne lub inne władze administracyjne, przez nadawcę, odbiorcę lub pełnomocnika jednego lub drugiego;

e) naturalne właściwości pewnych towarów, mogące powodować całkowite lub częściowe ich zaginięcie albo uszkodzenie, w szczególności przez połamanie, rdzę, wewnętrzne samorzutne zepsucie, wyschnięcie, ubytek;

f) nadanie przedmiotów wyłączonych od przewozu pod nazwą niezgodną z rzeczywistością, nieściłą lub niedostateczną; nadanie pod nazwą niezgodną z rzeczywistością, nieściłą lub niedostateczną lub niezachowanie przez nadawcę środków ostrożności przewidzianych dla przedmiotów dopuszczonych do przewozu warunkowo;

g) przewóz żywych zwierząt;

h) przewóz przesyłek, które na podstawie niniejszej Konwencji, odnośnych postanowień albo stosownie do umów zawartych z nadawcą i wymienionych w liście przewozowym powinny być dozorowane (konwojowane), jeżeli dozorowanie zmierza do zapobieżenia temu niebezpieczeństwu.

## Artykuł 28

### Obowiązek udowodnienia

§ 1. — Udowodnienie, że przekroczenie terminu dostawy, zaginięcie lub uszkodzenie spowodowane zostało okolicznościami przewidzianymi w artykule 27 § 2, ciąży na kolei.

§ 2. — Jeżeli kolej wykaże na podstawie okoliczności danego przypadku, że zaginięcie lub uszkodzenie mogło powstać z jednego lub kilku niebezpieczeństw szczególnych, wymienionych w artykule 27 § 3, istnieje domniemanie, że z nich powstało. Uprawniony zachowuje jednak prawo udowodnienia, że szkoda nie powstała całkowicie lub częściowo z jednego z tych niebezpieczeństw.

Domniemanie tego nie stosuje się w przypadku przewidzianym w artykule 27 § 3 litera a) w razie nadmiernego ubytku lub w razie zaginięcia całych sztuk.

## Artykuł 29

### Domniemanie przy ponownym nadaniu

§ 1. — Jeżeli przesyłkę, przewożoną na warunkach niniejszej Konwencji, ponownie nadano na warunkach tejże Konwencji i po ponownym nadaniu stwierdzono częściowe zaginięcie lub uszkodzenie, to istnieje domniemanie, że częściowe zaginięcie lub uszkodzenie nastąpiło podczas ostatniej umowy przewozu, jeżeli spełniono następujące warunki:

a) przesyłka ciągle pozostawała pod dozorem kolei;

b) przesyłkę ponownie nadano w takim stanie, w jakim nadeszła do stacji ponownego nadania.

§ 2. — Takie samo domniemanie istnieje także wówczas, jeżeli ponowne nadanie poprzedzone zostało umową przewozu nie opartą na niniejszej Konwencji, pod warunkiem że w przypadku bezpośredniego nadania od pierwotnej stacji nadania do ostatniej stacji przeznaczenia można było zastosować niniejszą Konwencję.

applicables ou d'accords conclus avec l'expéditeur et indiqués dans la lettre de voiture, ou d'accords conclus avec le destinataire;

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

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

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

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

g) transport d'animaux vivants;

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

## Article 28.

### Charge de la preuve.

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

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

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

## Article 29.

### Présomption en cas de réexpédition.

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

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

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

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



Artykuł 30

Domniemanie zaginięcia towaru. Odnalezienie towaru

§ 1. — Uprawniony może bez dalszych dowodów uważać towar za zaginiony, jeżeli nie wydano lub nie postawiono go do dyspozycji odbiorcy w ciągu trzydziestu dni po upływie terminu dostawy.

§ 2. — Otrzymując odszkodowanie za zaginiony towar uprawniony może pisemnie zażądać, aby w razie odnalezienia towaru w ciągu roku po wypłaceniu odszkodowania zawiadomiono go o tym niezwłocznie. O złożeniu takiego żądania należy mu wydać poświadczenie na piśmie.

§ 3. — W ciągu trzydziestu dni po otrzymaniu takiego zawiadomienia uprawniony może żądać, aby wydano mu towar na jednej ze stacji drogi przewozu, po opłaceniu kosztów przewozu towaru od stacji nadania do stacji, na której ma nastąpić wydanie, i za zwrotem otrzymanego odszkodowania ewentualnie po potrąceniu wydatków objętych tym odszkodowaniem i przy zachowaniu wszelkich praw do odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy, przewidzianego w artykule 34 i zależnie od okoliczności — w artykule 36.

§ 4. — Jeżeli nie postawiono żądania przewidzianego w § 2 lub jeżeli nie udzielono żadnych wskazówek w określonym w § 3 terminie trzydziestu dni albo jeżeli towar odnaleziono później w ciągu roku po wypłaceniu odszkodowania, to kolej rozporządza towarem według ustaw i przepisów swego państwa.

Artykuł 31

Wysokość odszkodowania w przypadku zaginięcia towaru

§ 1. — Jeżeli na podstawie postanowień niniejszej Konwencji kolej obowiązana jest zapłacić odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru, odszkodowanie to oblicza się:

- według ceny giełdowej,
- w braku ceny giełdowej według ceny rynkowej,
- w braku jednej i drugiej według wartości zwyczajnej.

Takie zasady obliczania odnoszą się do towarów tego samego rodzaju i gatunku w miejscu i czasie przyjęcia towaru do przewozu.

W każdym razie wysokość odszkodowania nie może przewyższyc 100 franków za każdy brakujący kilogram wagi brutto z zastrzeżeniem ograniczeń przewidzianych w artykule 35.

Prócz tego należy zwrócić przewoźne, cło i inne koszty, zapłacone w związku z przewozem zaginionego towaru, jednak bez jakiegokolwiek dalszego odszkodowania.

§ 2. — Jeżeli kwoty służące za podstawę do obliczenia odszkodowania nie są wyrażone w walucie państwa, w którym zażądano zapłaty, należy je przeliczyć według kursu dnia i miejsca zapłaty odszkodowania.

Artykuł 32

Ograniczenie odpowiedzialności w przypadku ubytku wagi przy przewozie

§ 1. — Przy towarach, które z powodu swych naturalnych właściwości tracą z reguły na wadze przy przewozie, kolej odpowiada, bez względu na przebytą odległość, tylko za tę część ubytku na wadze, która przewyższa następujące dopuszczalne normy ubytku:

Article 30.

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

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

§ 2. — L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut demander, par écrit, à être avisé sans délai dans le cas où la marchandise serait retrouvée au cours de l'année qui suivra le paiement de l'indemnité. Il lui est donné acte par écrit de cette demande.

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

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

Article 31.

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

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

- d'après le cours à la bourse,
- à défaut de cours, d'après le prix courant sur le marché,
- à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle.

Ces éléments de calcul se rapportent aux marchandises de mêmes nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport.

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser 100 francs par kilogramme de poids brut manquant, sous réserve des limitations prévues à l'article 35.

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

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

Article 32.

Restrictions de la responsabilité en cas de déchet de route.

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



a) dwa od stu wagi przy towarach płynnych lub nadanych w stanie wilgotnym oraz przy następujących towarach:

- chmiel,
- drewno farbiarskie tarte lub mielone,
- futra w błamach,
- grzyby świeże,
- jarzyny świeże,
- kit świeży,
- kory,
- korzenie,
- korzeń lukrecjowy,
- kości całe lub mielone,
- liście tytoniowe świeże,
- mydła i oleje twarde,
- odpadki skór,
- owoce świeże, suszone lub smażone,
- rogi i kopyta,
- ryby suszone,
- sól,
- skóry,
- szczecina,
- ścięgna zwierzęce,
- tluszcze,
- torf,
- tytoń krajany,
- wełna,
- węgiel i koks,
- włosie końskie;

b) jeden od sta wagi przy wszystkich innych towarach suchych, które są również narażone na ubytek wagi przy przewozie.

§ 2. — Nie można powoływać się na ograniczenie odpowiedzialności przewidziane w § 1, jeżeli na podstawie okoliczności danego przypadku udowodniono, że ubytek nie wynika z przyczyn uzasadniających stosowanie norm dopuszczalnego ubytku wagi.

§ 3. — W razie przewozu kilku sztuk towaru za jednym listem przewozowym ubytek wagi przy przewozie oblicza się dla każdej sztuki, jeżeli wagę jej podano oddzielnie w liście przewozowym przy nadaniu lub jeżeli można ją ustalić w inny sposób.

§ 4. — W razie całkowitego zaginięcia towaru przy obliczaniu odszkodowania nie stosuje się żadnego potrącenia na ubytek wagi.

§ 5. — Postanowienia niniejszego artykułu nie naruszają w niczym postanowień artykułów 27 i 28.

### Artykuł 33

#### Wysokość odszkodowania w przypadku uszkodzenia towaru

W przypadku uszkodzenia towaru kolej ma zapłacić, bez dalszego odszkodowania, kwotę pomniejszenia wartości towaru. Za podstawę obliczenia tej kwoty należy wziąć procent zmniejszenia się wartości towaru, określonej stosownie do artykułu 31, w miejscu przeznaczenia, na skutek uszkodzenia. Ponadto należy w tym samym stosunku pokryć koszty przewidziane w artykule 31 § 1 ustęp ostatni.

Odszkodowanie nie może jednak przewyższać:

a) jeżeli cała przesyłka uległa obniżeniu wartości przez uszkodzenie — kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia całej przesyłki;

b) jeżeli tylko część przesyłki uległa obniżeniu wartości przez uszkodzenie — kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia części, jaka uległa obniżeniu wartości.

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

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

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

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

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

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

§ 5. — Les prescriptions du présent article ne dérogent en rien à celles des articles 27 et 28.

### Article 33.

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

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

Toutefois l'indemnité ne peut dépasser:

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

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

Artykuł 34

Article 34.

**Wysokość odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy**

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

§ 1. — Jeżeli termin dostawy jest przekroczony i uprawniony nie udowodni, że wskutek tego powstała szkoda, kolej obowiązana jest zapłacić jedną dziesiątą część przewoźnego za każdą jedną dziesiątą część przekroczenia terminu dostawy; rozpoczętą dziesiątą część terminu dostawy liczy się za pełną. Odszkodowanie może wynosić najwyżej czwartą część przewoźnego.

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

§ 2. — Jeżeli udowodniono, że wskutek przekroczenia terminu dostawy powstała szkoda, płaci się za nią odszkodowanie, które nie może przewyższać podwójnej kwoty przewoźnego.

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

§ 3. — Odszkodowania przewidziane w §§ 1 i 2 nie mogą być łączone z odszkodowaniem, które należy wypłacić za całkowite zaginięcie towaru.

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

W razie częściowego zaginięcia odszkodowanie wypłaca się w danym razie tylko za niezaginioną część przesyłki.

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

W razie uszkodzenia przyznaje się, w danym razie, to odszkodowanie obok odszkodowania przewidzianego w artykule 33.

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

We wszystkich przypadkach łączne odszkodowanie, przewidziane w §§ 1 i 2, i odszkodowanie, przewidziane w artykułach 31 i 33, nie może wynosić więcej niż odszkodowanie, które należałoby wypłacić za całkowite zaginięcie towaru.

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

Artykuł 35

Article 35.

**Ograniczenie odszkodowania na podstawie określonych taryf**

**Limitation de l'indemnité par certains tarifs.**

Jeżeli kolej ustala szczególne warunki przewozu (taryfy specjalne lub wyjątkowe), które przewidują zniżkę w porównaniu z przewoźnym obliczonym na podstawie ogólnych warunków (taryfy ogólne), może ona ograniczyć odszkodowanie należne uprawnionemu za przekroczenie terminu dostawy, zaginięcie lub uszkodzenie, o ile takie ograniczenie zostało zamieszczone w taryfie.

Lorsque le chemin de fer accorde des conditions particulières de transport (tarifs spéciaux ou exceptionnels) comportant une réduction sur le prix de transport calculé d'après les conditions ordinaires (tarifs généraux), il peut limiter l'indemnité due à l'ayant droit en cas de dépassement du délai de livraison, de perte ou d'avarie, à condition qu'une telle limite soit indiquée dans le tarif.

Jeżeli takie ograniczenie przewiduje taryfa, którą zastosowano tylko na części drogi przewozu, ograniczenie może być zastosowane tylko wówczas, gdy fakt uzasadniający odszkodowanie zaszedł na tej części drogi przewozu.

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

Artykuł 36

Article 36.

**Wysokość odszkodowania w przypadku deklarowania wartości dostawy**

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

W przypadku deklarowania wartości dostawy można żądać, oprócz odszkodowań przewidzianych w artykułach 31, 33, 34 i w danym razie w artykule 35, wynagrodzenia za dalszą udowodnioną szkodę do wysokości kwoty podanej wartości dostawy.

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

Artykuł 37

Article 37.

**Wysokość odszkodowania w przypadku złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa ze strony kolei**

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

We wszystkich przypadkach przekraczania terminu dostawy, całkowitego lub częściowego zaginięcia albo uszkodzenia towaru, wynikłego wskutek złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa kolei, kolej powinna wypłacić uprawnionemu pełne odszkodowanie za udowodnioną szkodę. W przypadku rażącego niedbalstwa odpowiedzialność jest jednak ograniczona do podwójnej wysokości maksymalnych kwot, przewidzianych w artykułach 31, 33, 34, 35 i 36.

Dans tous les cas où le dépassement du délai de livraison, la perte totale ou partielle ou l'avarie subis par la marchandise ont pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, celui-ci doit complètement indemniser l'ayant droit pour le préjudice prouvé. En cas de faute lourde, la responsabilité est, toutefois, limitée au double des maxima prévus aux articles 31, 33, 34, 35 et 36.

**Artykuł 38**

**Article 38.**

**Oprocentowanie odszkodowania. Zwrot odszkodowań**

**Intérêts de l'indemnité. Restitution des indemnités.**

§ 1. — Uprawniony może żądać odsetek od przyznanego odszkodowania. Odsetki te w wysokości pięć od stu w stosunku rocznym należą się tylko wtedy, gdy odszkodowanie przekracza dziesięć franków z jednego listu przewozowego; liczy się je od dnia wniesienia reklamacji, przewidzianej w artykule 41, lub w razie niewniesienia reklamacji od dnia wytoczenia powództwa sądowego.

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

§ 2. — Każde odszkodowanie, otrzymane niesłusznie, podlega zwrotowi.

§ 2. — Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

**Artykuł 39**

**Article 39.**

**Odpowiedzialność kolei za swoich pracowników**

**Responsabilité du chemin de fer pour ses agents.**

Kolej odpowiada za swoich pracowników oraz za inne osoby, którymi posługuje się przy wykonywaniu przewozu, którego się podjęła.

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.

Jeżeli jednak pracownicy kolei, na żądanie zainteresowanego, sporządzają listy przewozowe, dokonują tłumaczeń lub spełniają inne czynności, do których kolej nie jest obowiązana, uważa się ich za działających na rachunek osoby, której oddają te usługi.

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

**Artykuł 40**

**Article 40.**

**Dochodzenie roszczeń pozaumownych**

**Exercice d'actions extracontractuelles.**

W przypadkach przewidzianych w artykule 27 § 1 można wystąpić przeciwko kolei z roszczeniem o odszkodowanie, bez względu na tytuł, na jakim jest oparte, tylko na warunkach i w granicach przewidzianych w niniejszej Konwencji.

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

To samo dotyczy również roszczeń przeciwko osobom, za które kolej odpowiada według artykułu 39.

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

**Rozdział II**

**Chapitre II.**

**Reklamacje. Powództwa sądowe. Postępowanie i przedawnienie**

**Réclamations administratives. Actions judiciaires. Procédure et prescription.**

**Artykuł 41**

**Article 41.**

**Reklamacje**

**Réclamations administratives.**

§ 1. — Reklamacje, odnoszące się do umowy przewozu, należy wnosić na piśmie do kolei wskazanej w artykule 43.

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

§ 2. — Prawo wnoszenia reklamacji przysługuje osobom, które mają prawo wytoczenia powództwa sądowego przeciwko kolei na podstawie artykułu 42.

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

§ 3. — Wnosząc reklamację nadawca powinien przedstawić wtórnik listu przewozowego, odbiorca zaś list przewozowy, jeżeli mu go wydano.

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

§ 4. — List przewozowy, wtórnik i inne dokumenty, które uprawniony uważa za konieczne dołączyć do reklamacji, należy przedstawić albo w oryginałach albo w odpisach, które na żądanie kolei muszą być należycie uwierzytelnione.

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

Załatwiając reklamację ostatecznie kolej może żądać przedstawienia oryginalnego listu przewozowego, wtórnika lub zaświadczenia o zaliczeniu, aby zamieścić na nich stwierdzenie załatwienia.

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.

## Artykuł 42

### Osoby uprawnione do wytoczenia powództwa sądowego przeciwko kolei

§ 1. — Prawo wytoczenia powództwa sądowego o zwrot kwoty zapłaconej z tytułu umowy przewozu przysługuje tylko temu, kto dokonał zapłaty.

§ 2. — Prawo wytoczenia powództwa sądowego z tytułu zaliczeń, przewidzianych w artykule 19, służy tylko nadawcy.

§ 3. — Prawo wytoczenia powództwa sądowego przeciwko kolei z tytułu innych roszczeń, wynikających z umowy przewozu, służy:

a) nadawcy do chwili wydania odbiorcy listu przewozowego lub skorzystania przez odbiorcę z prawa przysługującego mu na mocy artykułu 16 § 4 lub artykułu 22;

b) odbiorcy od chwili:

1° wydania mu listu przewozowego lub

2° skorzystania z przysługujących mu praw według artykułu 16 § 4 albo

3° skorzystania z praw według artykułu 22. Jednakże prawo wytoczenia tego powództwa sądowego wygasa z chwilą, gdy osobie wyznaczonej przez odbiorcę zgodnie z artykułem 22 § 1 litera c) wydano list przewozowy lub osoba ta skorzystała z praw przysługujących jej na podstawie artykułu 16 § 4.

Wytaczając powództwo sądowe nadawca powinien przedstawić wtórnik listu przewozowego. Nadawca nie posiadający wtórnika listu przewozowego może wytoczyć powództwo sądowe przeciwko kolei jedynie za zgodą odbiorcy lub jeśli udowodni, że odbiorca odmówił przyjęcia towaru.

## Artykuł 43

### Koleje, przeciwko którym można wytoczyć powództwo sądowe

§ 1. — Powództwo sądowe o zwrot kwoty zapłaconej z tytułu umowy przewozu można wytoczyć bądź przeciwko kolei, która pobrała tę kwotę, bądź też przeciwko kolei, na rzecz której pobrano za wysoką kwotę.

§ 2. — Powództwo sądowe z tytułu zaliczeń, przewidzianych w artykule 19, można wytoczyć tylko przeciwko kolei nadania.

§ 3. — Inne powództwa sądowe z umowy przewozu można wytaczać wyłącznie przeciwko kolei nadania, kolei przeznaczenia lub przeciwko tej kolei, na której zaszło zdarzenie uzasadniające roszczenie.

Powództwo sądowe można jednak wytoczyć przeciwko kolei przeznaczenia nawet wówczas, gdy kolej ta nie otrzymała ani towaru, ani listu przewozowego.

§ 4. — Jeżeli powód ma prawo wyboru między kilku kolejami, to jego prawo wygasa z chwilą wytoczenia powództwa przeciwko jednej z tych kolei.

§ 5. — Powództwo sądowe można wnieść przeciw innej kolei, niż wskazane w §§ 1, 2 i 3, jeżeli zostało ono wniesione jako roszczenie wzajemne lub jako zarzut w procesie w związku z roszczeniem głównym, wynikającym z tej samej umowy przewozu.

## Article 42.

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

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

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

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

a) à l'expéditeur jusqu'au moment où le destinataire a, soit retiré la lettre de voiture, soit fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16, § 4, ou de l'article 22;

b) au destinataire, à partir du moment où:

1° il a retiré la lettre de voiture, ou

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

3° il a fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 22. Toutefois le droit d'exercer cette action est éteint dès que la lettre de voiture a été retirée par la personne désignée par le destinataire conformément à l'article 22, § 1, lettre c), ou dès que celle-ci a fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16, § 4.

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

## Article 43.

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

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

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

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

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

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

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

**Artykuł 44**

**Właściwość**

Powództwa sądowe oparte na niniejszej Konwencji mogą wytaczać tylko przed właściwym sądem państwa, do którego należy pozwana kolej, chyba że umowy między państwami lub dokumenty koncesyjne postanawiają inaczej.

Jeżeli pewne przedsiębiorstwo eksploatuje w różnych państwach samodzielne sieci kolejowe, to każdą z tych sieci w rozumieniu niniejszego artykułu uważa się za oddzielną kolej.

**Artykuł 45**

**Stwierdzenie częściowego zaginięcia lub uszkodzenia towaru**

§ 1. — Jeżeli kolej ujawni lub przypuszcza albo też uprawniony twierdzi, że towar częściowo zaginął lub został uszkodzony, to kolej obowiązana jest niezwłocznie, w miarę możliwości w obecności uprawnionego, stwierdzić protokolarnie w zależności od rodzaju szkody stan towaru, jego wagę oraz, jeżeli to jest możliwe, wysokość i przyczynę szkody, jak również czas jej powstania.

Odpis tego protokołu wydaje się uprawnionemu bezpłatnie na jego żądanie.

§ 2. — Jeżeli uprawniony nie uznaje tego, co stwierdzono w protokole, może on żądać ustalenia w drodze sądowej stanu i wagi towaru, jak również przyczyny i wysokości szkody; postępowanie to podlega ustawom i przepisom państwa, w którym odbywa się ustalenie sądowe.

**Artykuł 46**

**Wygaśnięcie roszczenia przeciwko kolei z tytułu umowy przewozu**

§ 1. — Z chwilą odebrania towaru przez uprawnionego wygasają wszelkie roszczenia przeciwko kolei z tytułu umowy przewozu za przekroczenie terminu dostawy, częściowe zaginięcie lub uszkodzenie.

§ 2. — Nie wygasa jednak roszczenie:

a) jeżeli osoba uprawniona udowodni, że szkoda powstała wskutek złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa kolei;

b) z tytułu przekroczenia terminu dostawy, jeżeli zgłoszono je jednej z kolei wskazanych w artykule 43 § 3 w ciągu sześćdziesięciu dni, nie wliczając dnia odbioru towaru przez uprawnionego;

c) z tytułu częściowego zaginięcia lub uszkodzenia:

1° jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie zostało stwierdzone zgodnie z artykułem 45 przed odbiorem towaru przez uprawnionego;

2° jeżeli tylko z winy kolei zaniedbano stwierdzenia szkody, którego należało dokonać stosownie do artykułu 45;

d) o naprawienie szkód nie dających się z zewnątrz zauważyć, a które stwierdzono dopiero po odbiorze towaru przez uprawnionego, pod dwoma warunkami:

1° jeżeli uprawniony zażąda stwierdzenia szkody, zgodnie z artykułem 45, niezwłocznie po wykryciu, najpóźniej jednak w ciągu siedmiu dni po odbiorze towaru; jeżeli koniec ter-

**Article 44.**

**Compétence.**

Les actions judiciaires fondées sur la présente Convention ne peuvent être intentées que devant le juge compétent de l'Etat duquel relève le chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

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

**Article 45.**

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

§ 1. — Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le chemin de fer ou lorsque l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer est tenu de dresser sans délai et si possible en présence de cet ayant droit un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de la marchandise, son poids et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

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

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

**Article 46.**

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

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

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

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

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

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

1° si la perte ou l'avarie a été constatée avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit conformément à l'article 45;

2° si la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 45 n'a été omise que par la faute du chemin de fer;

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

1° qu'immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise, la demande de constatation conforme



minu przypada w niedzielę lub ustawowy dzień świąteczny, upływa on dopiero w następnym dniu roboczym;

2° że uprawniony udowodni, że szkoda powstała w czasie między przyjęciem towaru do przewozu a jego wydaniem.

§ 3. — Jeżeli na podstawie warunków przewidzianych w artykule 29 § 1 towar został na nowo nadany, to wygasają roszczenia o odszkodowanie z powodu częściowego zaginięcia lub uszkodzenia na podstawie poprzedniej umowy przewozu, tak jakby chodziło tylko o jedną umowę przewozu.

#### Artykuł 47

##### Przedawnienie roszczenia z tytułu umowy przewozu

§ 1. — Roszczenie z tytułu umowy przewozu przedawnia się z upływem jednego roku.

Jednakże termin przedawnienia wynosi trzy lata, jeżeli chodzi:

- a) o roszczenie o wypłatę zaliczenia, pobranego przez kolej od odbiorcy;
- b) o roszczenie o wypłatę nadwyżki uzyskanej przy sprzedaży dokonanej przez kolej;
- c) o roszczenie z tytułu szkody spowodowanej złym zamiarem;
- d) o roszczenie z tytułu oszustwa;
- e) o roszczenie w przypadku przewidzianym w artykule 29 § 1 na podstawie jednej z umów przewozu, poprzedzających nowe nadanie.

§ 2. — Przedawnienie biegnie:

- a) dla roszczeń o odszkodowanie za przekroczenie terminu dostawy, częściowe zaginięcie lub uszkodzenie — od dnia wydania;
- b) dla roszczeń o odszkodowanie za całkowite zaginięcie — od trzydziestego dnia po upływie terminu dostawy;
- c) dla roszczeń o zapłatę lub zwrot przewoźnego, opłat dodatkowych lub dopłat albo o sprostowanie w razie niewłaściwego zastosowania taryfy lub błędu w obliczeniu:

1° jeżeli nastąpiła zapłata — od dnia zapłaty;

2° jeżeli zapłata nie nastąpiła — od dnia przyjęcia towaru do przewozu, jeżeli zapłaty powinien dokonać nadawca, lub od dnia, w którym odbiorca wykupił list przewozowy, jeżeli zapłaty powinien on dokonać;

3° jeżeli kwoty stanowiły przedmiot rachunku przedpłaty — od dnia, w którym kolej wręczyła nadawcy rachunek kosztów przewidzianych w artykule 17 § 7; jeżeli tego rachunku nie wręczono, to termin dla roszczeń kolei biegnie od trzydziestego dnia po upływie terminu dostawy;

d) dla roszczeń kolei o zwrot kwot, które opłacił odbiorca zamiast nadawcy lub nadawca zamiast odbiorcy, a które kolej musi zwrócić uprawnionemu — od dnia, w którym zostało zgłoszone roszczenie;

e) dla roszczeń z tytułu zaliczeń, przewidzianych w artykule 19 — od czterdziestego drugiego dnia po upływie terminu dostawy;

f) dla roszczeń o wypłatę nadwyżki uzyskanej przy sprzedaży — od dnia sprzedaży;

g) dla roszczeń o uiszczenie dopłaty żądanej przez władzę celną — od dnia, w którym władza celna wystąpiła z takim żądaniem;

h) we wszystkich innych przypadkach — od dnia, od którego przysługuje prawo dochodzenia roszczeń.

Dnia wskazanego jako początek przedawnienia nie wlicza się nigdy do tego terminu.

§ 3. — W przypadku wniesienia do kolei reklamacji, stosownie do artykułu 41, bieg przedawnienia zawieszają się

à l'article 45 soit fait par l'ayant droit; lorsque ce délai doit prendre fin un dimanche ou un jour férié légal, son expiration est reportée au premier jour ouvrable suivant;

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

§ 3. — Si la marchandise a été réexpédiée dans les conditions prévues à l'article 29, § 1, les actions en indemnité pour perte partielle ou avarie nées de l'un des contrats de transport antérieurs s'éteignent comme s'il s'agissait d'un contrat unique.

#### Article 47.

##### Prescription de l'action née du contrat de transport.

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

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

- a) de l'action en versement d'un remboursement perçu par le chemin de fer sur le destinataire;
- b) de l'action en versement du reliquat d'une vente effectuée par le chemin de fer;
- c) d'une action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol;
- d) d'une action fondée sur un cas de fraude;
- e) dans le cas prévu à l'article 29, § 1, de l'action fondée sur l'un des contrats de transport antérieurs à la réexpédition.

§ 2. — La prescription court:

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

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

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

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

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

3° s'il s'agit des sommes affranchies à l'aide d'un bulletin d'affranchissement: du jour où le chemin de fer remet à l'expéditeur le compte des frais prévu à l'article 17, § 7; à défaut de cette remise, le délai pour les créances du chemin de fer court à partir du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

d) pour les actions du chemin de fer en paiement d'une somme payée par le destinataire au lieu et place de l'expéditeur, ou vice versa, et que le chemin de fer est tenu de restituer à l'ayant droit: du jour où la demande de restitution a été faite;

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

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

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

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

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

§ 3. — En cas de réclamation administrative adressée au chemin de fer conformément à l'article 41, la prescription

do dnia, w którym kolej udzieliła na piśmie odmownej odpowiedzi i zwróciła załączone do reklamacji dokumenty. W przypadku częściowego uwzględnienia reklamacji przedawnienie zaczyna biec w dalszym ciągu tylko dla spornej jeszcze części reklamacji. Obowiązek udowodnienia, że reklamację wniesiono lub że udzielono na nią odpowiedzi i zwrócono dokumenty, ciąży na stronie, która się na te fakty powołuje.

Dalsze reklamacje, których przedmiotem jest to samo roszczenie, nie zawieszają biegu przedawnienia.

§ 4. — Roszczenia przedawnionego nie można dochodzić nawet w drodze powództwa wzajemnego ani podnosić w drodze zarzutu.

§ 5. — Z zastrzeżeniem powyższych postanowień zawieszanie i przerwanie biegu przedawnienia normują ustawy w przepisy państwa, w którym roszczenia zgłoszono.

### Rozdział III

## Rozrachunek. Wzajemne roszczenie zwrotne między kolejami

### Artykuł 48

#### Rozrachunek między kolejami

§ 1. — Każda kolej, która przy nadaniu lub wydaniu towaru pobrała koszty i inne należności wynikające z umowy przewozu, obowiązana jest zapłacić kolejom uczestniczącym w przewozie przypadający im udział.

Rodzaj i sposób zapłaty regulują umowy między kolejami.

§ 2. — Kolej nadania odpowiada, z zachowaniem swoich praw w stosunku do nadawcy, za przewoźne i inne koszty, których nie pobrała, jakkolwiek według listu przewozowego nadawca wziął je na swój rachunek.

§ 3. — Jeżeli kolej przeznaczenia wyda towar bez pobrania przewoźnego i innych należności, wynikających z umowy przewozu, to odpowiada ona wobec poprzednich kolei oraz wobec innych zainteresowanych.

§ 4. — Jeżeli Urząd Centralny Przewozów Międzynarodowych Kolejami, na żądanie jednej z kolei-wierzycielek stwierdzi, że jedna z kolei nie płaci, to wszystkie pozostałe koleje uczestniczące w przewozie płacą niedobór w stosunku do swych udziałów w przewoźnym.

Zastrzega się roszczenie zwrotne do kolei zalegającej z zapłatą.

### Artykuł 49

#### Roszczenie zwrotne w przypadku odszkodowania za zaginięcie lub uszkodzenie

§ 1. — Kolej, która na mocy postanowień niniejszej Konwencji wypłaciła odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie lub uszkodzenie, przysługuje roszczenie zwrotne od kolei uczestniczących w przewozie według następujących postanowień:

a) kolej, która spowodowała szkodę, ponosi za nią łączną odpowiedzialność;

b) jeżeli szkodę spowodowało kilka kolei, każda z nich ponosi odpowiedzialność za szkodę przez siebie spowodowaną. Jeżeli w danym przypadku takie ustalenie nie jest możliwe, sumę odszkodowania dzieli się między te koleje według zasad podanych pod literą c);

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

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

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

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

### Chapitre III.

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

### Article 48.

#### Règlement des comptes entre chemins de fer.

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

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

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

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

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

Le droit de recours contre le chemin de fer dont la carence a été constatée reste réservé.

### Article 49.

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

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

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

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

c) jeżeli nie można udowodnić, że szkodę spowodowała jedna lub kilka kolei, sumę należnego odszkodowania dzieli się między wszystkie koleje, które uczestniczyły w przewozie, z wyjątkiem tych, które udowodniły, że szkoda nie powstała na ich liniach. Podziału dokonuje się proporcjonalnie do ilości kilometrów odległości taryfowych.

§ 2. — W razie niewypłacalności jednej z kolei, udział przypadający na nią i nie zapłacony przez nią dzieli się pomiędzy wszystkie inne koleje, które uczestniczyły w przewozie proporcjonalnie do ilości kilometrów odległości taryfowych.

#### Artykuł 50

##### Roszczenia zwrotne w przypadku odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy

§ 1. — W razie wypłaty odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy stosuje się zasady wymienione w artykule 49. Jeżeli przekroczenie terminu dostawy wynikało wskutek nieprawidłowości stwierdzonych na kilku kolejach, sumę odszkodowania dzieli się pomiędzy te koleje proporcjonalnie do czasu trwania opóźnienia na ich sieci.

§ 2. — Terminy dostawy, ustalone w artykule 11, dzieli się pomiędzy poszczególne koleje, które uczestniczyły w przewozie, w sposób następujący:

a) w razie przewozu dwiema kolejami sąsiednimi:

1° termin odprawy dzieli się na równe części;

2° termin przewozu dzieli się proporcjonalnie do ilości kilometrów odległości taryfowych, przypadających na każdą z tych dwu kolei;

b) w razie przewozu trzema lub więcej kolejami:

1° termin odprawy dzieli się w równych częściach pomiędzy kolej nadania i kolej przeznaczenia;

2° jedną trzecią terminu przewozu dzieli się w równych częściach pomiędzy wszystkie koleje uczestniczące;

3° pozostałe dwie trzecie terminu przewozu dzieli się proporcjonalnie do ilości kilometrów odległości taryfowych przypadających na każdą z tych kolei.

§ 3. — Terminy dodatkowe, do których ma prawo jedna z kolei, zalicza się na rzecz tejże kolei.

§ 4. — Czas od chwili nadania towaru do chwili rozpoczęcia biegu terminu odprawy przyznaje się wyłącznie kolei nadania.

§ 5. — Wyżej wskazany podział stosuje się tylko wówczas, gdy nie dotrzymano terminu dostawy jako całości.

#### Artykuł 51

##### Postępowanie przy roszczeniach zwrotnych

§ 1. — Kolej, przeciwko której wystąpiono z jednym z roszczeń zwrotnych przewidzianych w artykułach 49 i 50, nie może nigdy kwestionować słuszności zapłaty, dokonanej przez kolej występującą z roszczeniem zwrotnym, jeżeli odszkodowanie ustalone zostało przez sąd po przypoznaniu jej w należyty sposób i daniu jej możliwości przystąpienia do sporu w charakterze interwenienta. Sąd orzekający w sprawie głównej ustala, zależnie od okoliczności, terminy dla przypoznania i interwencji.

§ 2. — Kolej, która zamierza wystąpić z roszczeniem zwrotnym, powinna pozwać jednym i tym samym pozewem wszystkie zainteresowane koleje, z którymi nie zawarła ugo-

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

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

#### Article 50.

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

§ 1. — Les règles énoncées dans l'article 49 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour dépassement du délai de livraison. Si le dépassement du délai de livraison a eu pour cause des irrégularités constatées sur plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

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

a) entre deux chemins de fer voisins:

1° le délai d'expédition est partagé par moitié;

2° le délai de transport est partagé proportionnellement au nombre de kilomètres de distance d'application des tarifs sur chacun des deux chemins de fer;

b) entre trois chemins de fer ou plus:

1° le délai d'expédition est partagé par moitié entre le chemin de fer expéditeur et le chemin de fer destinataire;

2° un tiers du délai de transport est partagé par parts égales entre tous les chemins de fer participants;

3° les deux autres tiers du délai de transport sont partagés proportionnellement au nombre de kilomètres de distance d'application des tarifs sur chacun de ces chemins de fer.

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

§ 4. — Le temps écoulé entre la remise de la marchandise au chemin de fer et l'origine du délai d'expédition est attribué exclusivement au chemin de fer expéditeur.

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

#### Article 51.

##### Procédure de recours.

§ 1. — Le chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 49 et 50 n'est jamais habilité à contester le bien-fondé du paiement effectué par l'administration exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par l'autorité de justice après que l'assignation lui avait été dûment signifiée et qu'il avait été mis à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixe, selon les circonstances de fait, les délais impartis pour la signification et pour l'intervention.

§ 2. — Le chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer intéressés avec lesquels il n'a

dy, pod rygorem utraty prawa do roszczenia zwrotnego w stosunku do tych kolei, których nie pozwała.

§ 3. — Sąd powinien rozstrzygnąć jednym i tym samym wyrokiem o wszystkich roszczeniach zwrotnych, z którymi wystąpiono.

§ 4. — Kolejom pozwanym nie przysługuje żadne dalsze roszczenie zwrotne.

§ 5. — Nie wolno łączyć roszczeń zwrotnych z roszczeniem głównym o odszkodowanie.

Artykuł 52

**Właściwość przy roszczeniach zwrotnych**

§ 1. — Sąd siedziby kolei, przeciwko której wystąpiono z roszczeniem zwrotnym, jest wyłącznie właściwy dla wszystkich powództw o roszczenie zwrotne.

§ 2. — Jeżeli powództwo ma być wytoczone przeciwko kilku kolejom, kolej występująca jako powód ma prawo wyboru pomiędzy sądami właściwymi w myśl § 1.

Artykuł 53

**Umowy w sprawie roszczeń zwrotnych**

Koleje mogą w drodze umów ustalić odchylenia od postanowień o wzajemnych roszczeniach zwrotnych określonych w rozdziale III.

TYTUŁ IV

**POSTANOWIENIA RÓŻNE**

Artykuł 54

**Stosowanie prawa wewnętrznego**

W sprawach nie uregulowanych niniejszą Konwencją stosuje się ustawy i przepisy wewnętrzne, dotyczące przewozu w każdym państwie.

Artykuł 55

**Ogólne przepisy o postępowaniu**

We wszystkich sporach wynikających z przewozów dokonywanych na podstawie niniejszej Konwencji stosuje się postępowanie obowiązujące sąd właściwy z zastrzeżeniem odmiennych postanowień zawartych w niniejszej Konwencji.

Artykuł 56

**Wykonalność wyroków. Zajęcie i zabezpieczenie**

§ 1. — Jeżeli wyroki, wydane na podstawie postanowień niniejszej Konwencji przez właściwy sąd w obecności stron lub zaocznie, stały się wykonalne według ustaw obowiązujących ten sąd, podlegają wykonaniu w każdym innym Umawiającym się Państwie, skoro tylko zostaną dopełnione formalności nakazane w tym państwie. Kwestionowanie sprawy pod względem rzeczowym jest niedozwolone.

Postanowienie to nie dotyczy wyroków o wykonalności tylko tymczasowej, jak również postanowień wyroków, które poza kosztami procesu zasądzają od powoda wskutek oddalenia jego powództwa o odszkodowanie.

pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

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

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

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

Article 52.

**Compétence pour les recours.**

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

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

Article 53.

**Accords au sujet des recours.**

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux règles de recours réciproques définies au chapitre III.

Titre IV.

**DISPOSITIONS DIVERSES.**

Article 54.

**Application du droit national.**

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

Article 55.

**Règles générales de procédure.**

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

Article 56.

**Exécution des jugements. Saisies et cautions.**

§ 1. — Lorsque les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent en vertu des dispositions de la présente Convention sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat intéressé. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

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

§ 2. — Wynikające z przewozu międzynarodowego wierzytelności jednej kolei w stosunku do innej kolei, która nie przynależy do tego samego państwa co pierwsza, mogą być zajęte tylko na podstawie orzeczenia sądu tego państwa, do którego przynależy kolej będąca właścicielką zajętych wierzytelności.

§ 3. — Tabor kolejowy oraz wszelkiego rodzaju przedmioty służące do przewozu i należące do kolei, jak pojemniki, przybory ładunkowe, opony itp., można zająć na innym obszarze aniżeli terytorium państwa, do którego przynależy kolej będąca właścicielką, jedynie na podstawie orzeczenia wydanego przez sąd państwa, do którego należy kolej będąca właścicielką.

Wagony prywatne oraz wszelkiego rodzaju przedmioty, służące do przewozu, umieszczone w wagonach i należące do właściciela wagonu, mogą być zajęte na terytorium innego państwa niż to, w którym właściciel wagonu posiada swoją siedzibę, tylko na podstawie decyzji sądu tego ostatniego państwa.

§ 4. — Przy powództwach sądowych, opartych na międzynarodowej umowie przewozu, nie można żądać zabezpieczenia zapłaty kosztów procesu.

#### Artykuł 57

##### Jednostka monetarna.

##### Kurs przeliczenia lub przyjmowania obcych walut

§ 1. — Kwoty wskazane we frankach w niniejszej Konwencji lub załącznikach do niej uważa się za wyrażone we frankach złotych o wadze 10/31 grama i próbie 0,900.

§ 2. — Kolej jest obowiązana ogłaszać kursy, według których przeliczują przewoźne, inne koszty i zaliczenia, wyrażone w obcych walutach, a opłacane w walucie krajowej (kurs przeliczenia).

§ 3. — Kolej, która przyjmuje zapłatę w obcej walucie, obowiązana jest również ogłaszać kursy, według których przyjmuje tę obcą walutę (kurs przyjmowania).

#### Artykuł 58

##### Urząd Centralny Przewozów Międzynarodowych Kolejami

§ 1. — Dla ułatwienia i zapewnienia wykonywania niniejszej Konwencji ustanawia się Urząd Centralny Przewozów Międzynarodowych Kolejami, który ma za zadanie:

a) przyjmowanie zawiadomień każdego z Umawiających się Państw i każdej zainteresowanej kolei oraz podawania ich do wiadomości innym państwom i kolejom;

b) zbieranie, zestawianie i ogłaszanie wszelkiego rodzaju wiadomości, mających znaczenie dla przewozów międzynarodowych;

c) ułatwianie stosunków finansowych pomiędzy kolejami, wynikających z przewozów międzynarodowych, jak również ułatwianie ściągania zaległych należności oraz umacnianie pod tym względem wzajemnych stosunków między kolejami;

d) podejmowanie prób pojednania na żądanie jednego z Umawiających się Państw lub przedsiębiorstw przewozowych, których linie są wpisane na listę przewidzianą w artykule 59, bądź przez ofiarowanie swych dobrych usług, bądź swego pośrednictwa, bądź też w inny sposób w celu regulowania sporów pomiędzy danymi państwami lub przedsiębiorstwami, wynikłych na tle wykładni lub stosowania Konwencji;

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

§ 3. — Le matériel roulant du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au transport et appartenant au chemin de fer, tels que containers, agrès de chargement, bâches, etc., ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat.

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

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

#### Article 57.

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

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

§ 2. — Le chemin de fer est tenu de publier les cours auxquels il effectue la conversion des prix de transport, des autres frais et des remboursements exprimés en unités monétaires étrangères, qui sont payés en monnaie du pays (cours de conversion).

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

#### Article 58.

##### Office central des transports internationaux par chemins de fer.

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

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

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

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

d) de tenter, à la demande d'un des Etats contractants ou d'une des entreprises de transport dont les lignes sont inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 59, la conciliation, soit en prêtant ses bons offices ou sa médiation, soit de toute autre manière, en vue de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;



e) wydawanie na żądanie zainteresowanych stron-państw, przedsiębiorstw przewozowych lub użytkowników — opinii w sporach co do wykładni lub stosowania Konwencji;

f) współpracę w uregulowaniu w drodze arbitrażu sporów, wynikłych na tle wykładni lub stosowania Konwencji;

g) zajmowanie się wnioskami w sprawie zmian niniejszej Konwencji oraz stawiania, w razie potrzeby, wniosków na zwołanie konferencji, przewidzianych w artykule 69.

§ 2. — Specjalny regulamin, stanowiący Załącznik V do niniejszej Konwencji, określa siedzibę, skład i organizację tego Urzędu oraz jego środki działania. Regulamin ten określa ponadto warunki działania i nadzoru.

#### Artykuł 59

##### Lista linii podległych Konwencji

§ 1. — Urząd Centralny, przewidziany w artykule 58, obowiązany jest założyć i prowadzić bieżąco listę linii podległych niniejszej Konwencji. W tym celu otrzymuje on od Umawiających się Państw zawiadomienie o wpisaniu na tę listę lub o skreślenie z niej linii kolei lub jednego z przedsiębiorstw wymienionych w artykule 2.

§ 2. — Nowa linia uczestniczy w przewozach międzynarodowych dopiero po upływie miesiąca od daty pisma Urzędu Centralnego, zawiadamiającego inne państwa o wpisaniu tej linii na listę.

§ 3. — Urząd Centralny skreśla daną linię, skoro tylko Umawiające się Państwo, na którego żądanie wpisano tę linię na listę, zawiadomi go, że linia ta nie jest już w stanie czynić zadość zobowiązaniom, nałożonym przez Konwencję.

§ 4. — Otrzymanie zawiadomienia Urzędu Centralnego o wykreśleniu uprawnia niezwłocznie każdą kolej do przerwania z wykreśloną linią wszelkich stosunków, wynikających z międzynarodowego przewozu, oprócz odnoszących się do rozpoczętych przewozów, które powinny być całkowicie wykonane.

#### Artykuł 60

##### Postanowienia specjalne dotyczące niektórych przewozów. Postanowienia dodatkowe

§ 1. — Dla przewozu wagonów prywatnych obowiązują postanowienia Załącznika VII.

§ 2. — Dla przewozu pojemników obowiązują postanowienia Załącznika VIII.

§ 3. — Dla przewozu przesyłek ekspresowych koleje mogą, drogą odpowiednich klauzul, zamieszczonych w ich taryfach, uzgodnić pewne specjalne postanowienia zgodne z Załącznikiem IX.

§ 4. — Dla niżej wymienionych przesyłek:

a) przesyłki, przewożone za dokumentami przewozowymi przenośnymi,

b) przesyłki, wydawane tylko za zwrotem wtórnik listu przewozowego,

c) przesyłki czasopism,

d) przesyłki towarów przeznaczonych na targi i wystawy,

e) przesyłki przyborów ładunkowych oraz środków ochronnych od ciepła i zimna dla przewożonych towarów, dwa lub więcej z Umawiających się Państw mogą uzgodnić, drogą specjalnych umów, lub koleje przez zamieszczenie specjalnych przepisów w swych taryfach, pewne warunki przy-

e) d'émettre, à la demande des parties en cause — Etats, entreprises de transport ou usagers —, un avis consultatif sur des différends ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;

f) de collaborer au règlement de litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention par voie d'arbitrage;

g) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 69, quand il y a lieu.

§ 2. — Un règlement spécial constituant l'Annexe V à la présente Convention détermine le siège, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action. Il en détermine en outre les conditions de fonctionnement et de surveillance.

#### Article 59.

##### Liste des lignes soumises à la Convention.

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

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

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

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

#### Article 60.

##### Dispositions spéciales à certains transports. Dispositions complémentaires.

§ 1. — Les transports des wagons de particuliers sont régis par les dispositions de l'Annexe VII.

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

§ 3. — Pour le transport des colis express, les chemins de fer peuvent au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs convenir de certaines dispositions spéciales conformes à l'Annexe IX.

§ 4. — Pour les transports énumérés ci-après:

a) transports avec document de transport négociable,

b) transports à ne livrer que contre remise du duplicata de la lettre de voiture,

c) transports de journaux,

d) transports de marchandises destinées aux foires ou expositions,

e) transports d'agrès de chargement et de moyens de protection contre la chaleur et le froid pour les marchandises transportées, deux ou plusieurs Etats contractants, par des accords spéciaux, ou les chemins de fer, au moyen de clauses appropriées

stosowane do tych przewozów; zawierające odchylenia od niniejszej Konwencji, w szczególności można przewidzieć dokument przewozowy, różniący się od wzoru ustalonego w Załączniku II do niniejszej Konwencji.

§ 5. — Postanowienia dodatkowe, ogłoszone przez niektóre Umawiające się Państwa lub niektóre uczestniczące koleje w celu wykonania Konwencji, należy podawać do wiadomości Urzędowi Centralnemu.

Te postanowienia dodatkowe mogą wejść w życie na kolejach, które przyjęły je w formie określonej przez ustawy i przepisy każdego państwa; postanowienia te nie mogą wprowadzać odchylenia od niniejszej Konwencji.

O wprowadzeniu ich w życie zawiadamia się Urząd Centralny.

Artykuł 61

Załatwienie sporów w drodze arbitrażu

§ 1. — Spory, które nie mogą być załatwione przez same strony, a dotyczące wykładni lub stosowania Konwencji jako prawa umownego, jako też postanowień dodatkowych, wydawanych przez poszczególne Umawiające się Państwa, jak również umów specjalnych, przewidzianych w artykule 60 § 4, mogą być, na żądanie stron, poddane sądom arbitrażowym, których skład i postępowanie stanowią przedmiot Załącznika X do niniejszej Konwencji.

§ 2. — Jednakże, w przypadku sporu między państwami, postanowienia Załącznika X nie wiążą stron, które mogą swobodnie określić skład sądu arbitrażowego i postępowanie arbitrażowe.

§ 3. — Na żądanie stron postępowanie arbitrażowe może być wdrożone:

a) z zastrzeżeniem regulowania sporów według innych postanowień prawnych,

1° w sporach pomiędzy Umawiającymi się Państwami,

2° w sporach pomiędzy Umawiającymi się Państwami z jednej strony a państwami nie umawiającymi się z drugiej strony,

3° w sporach pomiędzy państwami nie umawiającymi się, jeśli w dwóch ostatnich przypadkach Konwencję stosuje się jako prawo krajowe lub prawo umowne;

b) w sporach pomiędzy przedsiębiorstwami przewozowymi;

c) w sporach pomiędzy przedsiębiorstwami przewozowymi a użytkownikami;

d) w sporach między użytkownikami.

§ 4. — Wdrażanie postępowania arbitrażowego działa tak samo odnośnie do zawieszenia i przerwy biegu przedawnienia spornego roszczenia, jak wniesienie powództwa przed sądem powszechnym.

§ 5. — Orzeczenia wydane przez sądy arbitrażowe w stosunku do przedsiębiorstw przewozowych lub użytkowników są wykonalne w każdym z Umawiających się Państw natychmiast po wypełnieniu formalności nakazanych w państwie, w którym wykonanie powinno nastąpić.

TYTUŁ V

POSTANOWIENIA SZCZEGÓLNE

Artykuł 62

Odchylenia na pewien okres czasu

§ 1. — Jeżeli sytuacja gospodarcza i finansowa jednego z państw może spowodować poważne trudności w stosowaniu postanowień tytułu III, rozdziału III Konwencji, każde

de leurs tarifs, peuvent convenir de certaines conditions adaptées à ces transports et dérogeant à la présente Convention; notamment un document de transport différent du modèle de l'Annexe II à la présente Convention peut être prévu.

§ 5. — Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains chemins de fer participants publient pour l'exécution de la Convention sont communiquées par eux à l'Office central.

Ces dispositions complémentaires peuvent être mises en vigueur sur les chemins de fer qui y ont adhéré, dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat, sans pouvoir porter dérogation à la présente Convention.

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

Article 61.

Règlement des différends par voie d'arbitrage.

§ 1. — En tant qu'ils ne peuvent être réglés par les parties elles-mêmes, les litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application, d'une part, de la Convention, valable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel, et des dispositions complémentaires, édictées par certains Etats contractants et, d'autre part, des accords spéciaux prévus à l'article 60, § 4, peuvent, à la demande des parties, être soumis à des tribunaux arbitraux dont la composition et la procédure font l'objet de l'Annexe X à la présente Convention.

§ 2. — Toutefois, en cas de litige entre Etats, les dispositions de l'Annexe X ne lient pas les parties, qui peuvent déterminer librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3. — A la demande des parties, la juridiction arbitrale peut être saisie:

a) sans préjudice du règlement de différends en vertu d'autres dispositions légales,

1° des litiges entre Etats contractants,

2° des litiges entre Etats contractants d'une part et Etats non contractants d'autre part,

3° des litiges entre Etats non contractants, pourvu que, dans les deux derniers cas, la Convention soit applicable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel;

b) des litiges entre entreprises de transport;

c) des litiges entre entreprises de transport et usagers;

d) des litiges entre usagers.

§ 4. — La mise en oeuvre de la procédure arbitrale a, quant à la suspension et à l'interruption de la prescription de la créance litigieuse, le même effet que l'ouverture de l'action devant le tribunal ordinaire.

§ 5. — Les sentences rendues par les tribunaux arbitraux envers des entreprises de transport ou des usagers sont exécutoires dans chacun des Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu.

TITRE V.

DISPOSITIONS EXCEPTIONNELLES.

Article 62.

Dérogations temporaires.

§ 1. — Si la situation économique et financière d'un Etat est de nature à provoquer de graves difficultés pour l'application des dispositions du titre III, chapitre III, de la

państwo będzie mogło bądź drogą postanowień zamieszczonych w taryfach, bądź drogą zarządzeń władzy państwowej, takich, jak upoważnienia ogólne lub szczegółowe udzielone zarządom kolejowym, odstępować od postanowień artykułów 17, 19 i 21 Konwencji, postanawiając dla pewnych komunikacji:

a) że koszty przewozu przesyłek wysyłanych z tego państwa muszą być opłacane przez nadawcę:

- 1° bądź do granic tego państwa,
- 2° bądź co najmniej do granic tego państwa;

b) że koszty przewozu przesyłek, przeznaczonych do tego państwa, muszą być opłacane przy nadaniu:

1° bądź co najmniej do granic tego państwa, chyba że państwo, z którego przesyłki się wysyła, było zmuszone zarządzić ograniczenia podane wyżej, jak pod a) 1°,

2° bądź tylko do jego granic;

c) że przesyłki wysłane z tego państwa lub do niego przeznaczone nie mogą być obciążone żadnym zaliczeniem i, że zaliczki w gotówce nie są dopuszczalne albo, że zaliczenia lub zaliczki w gotówce są ograniczone do pewnej wysokości;

d) że nadawca nie będzie mógł zmienić przewozu, jeżeli chodzi o kraj przeznaczenia, frankaturę i zaliczenie.

§ 2. — Pod tymi samymi warunkami mogą państwa drogą upoważnień ogólnych lub szczegółowych, udzielonych zarządom kolejowym, odstępować od postanowień artykułów 17, 19, 21 i 22 Konwencji w odniesieniu do komunikacji między sobą, ustalając, że:

a) przepisy o opłaceniu kosztów będą specjalnie ustalone w porozumieniu zawartym między kolejami zainteresowanymi w tych przepisach.

Przepisy te nie będą mogły ustalać sposobów opłacania kosztów nie przewidzianych w artykule 17;

b) nie są dopuszczalne niektóre zlecenia zmiany umowy przewozu.

§ 3. — Zarządzenia wydane zgodnie z §§ 1 i 2 należy podać do wiadomości Urzędowi Centralnemu.

Zarządzenia wymienione w § 1 wejdą w życie najwcześniej po upływie ośmiu dni, licząc od dnia, w którym Urząd Centralny zawiadomi o nich inne państwa.

Zarządzenia wymienione w § 2 wejdą w życie najwcześniej po upływie dwu dni, licząc od dnia ogłoszenia ich w państwach zainteresowanych.

§ 4. — Do przesyłek znajdujących się w drodze nie mają zastosowania wspomniane zarządzenia.

### Artykuł 63

#### Odpowiedzialność w komunikacji kolejowo-morskiej

§ 1. — Przy przewozach kolejowo-morskich liniami, wymienionymi w artykule 2 § 1, każde państwo może, żądając umieszczenia odpowiedniej wzmianki w liście linii podległych Konwencji, uzupełnić podstawy zwolnień od odpowiedzialności, przewidziane w artykule 27, niżej podanymi przyczynami.

Przewoźnik może się jednak na nie powołać tylko w tym przypadku, gdy udowodni, że zaginięcie, uszkodzenie lub przekroczenie terminu dostawy powstało podczas przewozu morskiego od chwili załadowania towaru na statek aż do chwili wyładowania towaru ze statku.

Te podstawy zwolnienia od odpowiedzialności są następujące:

a) działanie, niedbalstwo lub zaniedbanie kapitana, załogi, pilota albo zwierzchników przewoźnika podczas prowadzenia lub zarządzania statkiem;

Convention, chaque Etat pourra, soit par des dispositions insérées dans les tarifs, soit par des actes de la puissance publique, tels que des autorisations générales ou particulières données aux administrations de chemin de fer, déroger aux dispositions des articles 17, 19 et 21 de la Convention en décidant pour certains trafics:

a) que les expéditions au départ de cet Etat devront être affranchies:

- 1° soit jusqu'à ses frontières,
- 2° soit au moins jusqu'à ses frontières;

b) que les expéditions à destination de cet Etat devront être affranchies au départ:

1° soit au moins jusqu'à ses frontières; pour autant que l'Etat de départ n'a pas à recourir à la restriction visée sous a) 1°,

2° soit au plus jusqu'à ses frontières;

c) que les expéditions soit en provenance soit à destination de cet Etat ne pourront être grevées d'aucun remboursement et que les débours ne seront pas admis, ou que les remboursements et les débours ne seront admis que dans certaines limites;

d) qu'il ne sera pas permis à l'expéditeur de modifier le contrat de transport en ce qui concerne le pays de destination, l'affranchissement et le remboursement.

§ 2. — Sous les mêmes conditions, les Etats pourront, par des autorisations générales ou particulières données aux administrations de chemins de fer, déroger aux dispositions des articles 17, 19, 21 et 22 de la Convention en décidant, dans leurs relations réciproques:

a) que les règles du paiement des frais seront spécialement fixées après accord entre les chemins de fer intéressés à ces règles.

Ces règles ne pourront pas contenir de modalités non prévues à l'article 17;

b) que certaines demandes de modifications au contrat de transport ne seront pas admises.

§ 3. — Les mesures prises en conformité des §§ 1 et 2 seront communiquées à l'Office central.

Les mesures énumérées au § 1 entreront en vigueur au plus tôt à l'expiration d'un délai de huit jours à compter de la date de la lettre par laquelle l'Office central aura notifié la mesure aux autres Etats.

Les mesures énumérées au § 2 entreront en vigueur au plus tôt à l'expiration d'un délai de deux jours à compter de la date de leur publication dans les Etats intéressés.

§ 4. — Les envois en cours de route ne seront pas affectés par les dites mesures.

### Article 63.

#### Responsabilité en trafic fer-mer.

§ 1. — Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, § 1, chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises à la Convention, ajouter l'ensemble des causes d'exonération énoncées ci-après à celles qui sont prévues à l'article 27.

Le transporteur ne peut s'en prévaloir que s'il fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement de la marchandise à bord du navire jusqu'à son déchargement du navire.

Ces causes d'exonération sont les suivantes:

a) actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

b) niezdatność statku do żeglugi, jeżeli przewoźnik udowodni, że niezdatność ta nie wynika z braku należytej troski z jego strony o utrzymanie w stanie zdatnym do żeglugi, o zapewnienie należytego wyposażenia w załogę, urządzenia i zaopatrzenia lub też w przystosowaniu i utrzymaniu w dobrym stanie wszystkich części statku, przeznaczonych do załadowania towaru tak, aby były zdadne do przyjęcia przewozu i utrzymania towaru w dobrym stanie;

c) pożar, jeżeli przewoźnik udowodni, że nie powstał wskutek jego działalności lub winy ani wskutek działalności lub winy kapitana, załogi, pilota lub ich zwierzchników;

d) niebezpieczeństwa zagrożenia lub wypadki na morzu lub innych wodach żeglownych;

e) ratowanie lub usiłowanie ratowania życia lub mienia na morzu;

f) załadowanie towaru na pokładzie statku, pod warunkiem, że towar umieszczono na pokładzie za zgodą nadawcy, wyrażoną w liście przewozowym, i że towar nie przewozi się w wagonie kolejowym.

Powyższe podstawy zwolnienia od odpowiedzialności nie uchylają ani nie zmniejszają w niczym ogólnych obowiązków przewoźnika, a w szczególności jego obowiązku należytego troszczenia się o utrzymanie statku w stanie zdatnym do żeglugi lub zapewnienia odpowiedniego wyposażenia w załogę, urządzenia i zaopatrzenia lub też w przystosowaniu i utrzymaniu w dobrym stanie wszystkich części statku, przeznaczonych do załadowania towaru tak, aby były zdadne do przyjęcia, przewozu i utrzymania towaru w dobrym stanie.

Przewoźnik, powołujący się na powyższe zwolnienia od odpowiedzialności, jest jednak odpowiedzialny, jeżeli uprawniony udowodni, że przekroczenie terminu dostawy, zagnięcie lub uszkodzenie towaru wynikało z winy przewoźnika, kapitana, załogi, pilota lub ich zwierzchników, spowodowanej innymi zaniedbaniami niż przewidziane pod literą a).

§ 2. — W razie obsługiwaną tej samej linii morskiej przez kilka przedsiębiorstw, wpisanych na listę wymienioną w artykule pierwszym, obowiązuje wszystkie te przedsiębiorstwa ta sama zasada o odpowiedzialności.

Ponadto, jeżeli przedsiębiorstwa te wpisano na listę na żądanie kilku państw, przyjęcie tej zasady powinno stanowić przedmiot uprzedniego porozumienia pomiędzy tymi państwami.

§ 3. — O zarządzeniach wydanych zgodnie z niniejszym artykułem zawiadamia się Urząd Centralny. Wejdą one w życie najwcześniej po upływie trzydziestu dni od daty pisma, w którym Urząd Centralny zawiadamia o nich inne państwa.

Wspomniane zarządzenia nie dotyczą przesyłek znajdujących się w drodze.

#### Artykuł 64

##### Odpowiedzialność w razie wypadków nuklearnych

Kolej jest zwolniona od odpowiedzialności, która ciąży na niej w myśl niniejszej Konwencji, jeżeli szkoda powstała na skutek wypadku nuklearnego i jeżeli według specjalnych przepisów, normujących odpowiedzialność w dziedzinie energii nuklearnej, obowiązujących w Umawiającym się Państwie, eksploatujący urządzenie nuklearne lub inna osoba jemu podległa odpowiada za tę szkodę.

b) innavigabilité du navire, à condition que le transporteur fasse la preuve que cette innavigabilité n'est pas imputable à un manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état de navigabilité ou à lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où la marchandise est chargée, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation de la marchandise;

c) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés;

d) périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables;

e) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

f) chargement de la marchandise sur le pont du navire, à condition qu'elle ait été chargée sur le pont avec le consentement de l'expéditeur donné dans la lettre de voiture, et qu'elle ne soit pas sur wagon.

Les causes d'exonération ci-dessus ne suppriment ni ne diminuent en rien les obligations générales du transporteur, et notamment son obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité ou pour lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou pour approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où la marchandise est chargée, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation de la marchandise.

Lorsque le transporteur fait valoir les causes d'exonération qui précèdent, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que le dépassement du délai de livraison, la perte ou l'avarie est dû à une faute du transporteur, du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés, faute autre que celle qui est prévue sous lettre a).

§ 2. — Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste mentionnée à l'article premier, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises.

En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats, l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

§ 3. — Les mesures prises en conformité du présent article sont communiquées à l'Office central. Elles entreront en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de la lettre par laquelle l'Office central aura notifié ces mesures aux autres Etats.

Les envois en cours de route ne seront pas affectés par les dites mesures.

#### Article 64.

##### Responsabilité en cas d'accidents nucléaires.

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

TYTUŁ VI

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

Artykuł 65

Podpisanie

Konwencja niniejsza, której Załączniki stanowią jej część integralną, pozostaje do dnia 1 maja 1961 r. otwarta do podpisu przez państwa zaproszone do udziału w zwyczajnej konferencji rewizyjnej.

Artykuł 66

Ratyfikacja. Wejście w życie

Konwencja niniejsza podlega ratyfikacji, a dokumenty ratyfikacyjne zostaną złożone możliwie najszybciej Rządowi Szwajcarskiemu.

Z chwilą ratyfikacji Konwencji przez piętnaście państw Rząd Szwajcarski porozumie się z zainteresowanymi rządami w celu zbadania wraz z nimi możliwości wprowadzenia jej w życie.

Artykuł 67

Przystąpienie do Konwencji

§ 1. — Każde państwo, które nie podpisało niniejszej Konwencji, a zamierza do niej przystąpić, przesyła swój wniosek Rządowi Szwajcarskiemu, który zawiadamia o tym wszystkie Umawiające się Państwa, dołączając wypowiedź Urzędu Centralnego o stanie kolei państwa, występującego z wnioskiem, z punktu widzenia przewozów międzynarodowych.

§ 2. — Jeżeli w ciągu sześciu miesięcy od daty tego zawiadomienia przynajmniej dwa państwa nie zgłoszą Rządowi Szwajcarskiemu swego sprzeciwu, to wniosek uważa się za prawomocnie przyjęty, a Rząd Szwajcarski zawiadamia o tym państwo, które wystąpiło z wnioskiem, oraz wszystkie Umawiające się Państwa.

W przeciwnym razie, Rząd Szwajcarski zawiadamia wszystkie Umawiające się Państwa oraz państwo, które wystąpiło z wnioskiem, że rozpatrzenie wniosku zostało odroczone.

§ 3. — Każde przystąpienie staje się prawomocne po upływie miesiąca od daty zawiadomienia, wysłanego przez Rząd Szwajcarski lub, jeżeli po upływie tego terminu Konwencja jeszcze nie weszła w życie, od daty wejścia jej w życie.

Artykuł 68

Czas trwania zobowiązania Umawiających się Państw

§ 1. — Czas obowiązywania niniejszej Konwencji jest nieograniczony. Jednakże każde Umawiające się Państwo może z niej wystąpić na niżej podanych warunkach:

Konwencja obowiązuje każde Umawiające się Państwo do dnia 31 grudnia piątego roku po wejściu jej w życie. Każde państwo, które chciałoby z niej wystąpić z upływem tego okresu, powinno co najmniej na rok przedtem notyfikować o swym zamiarze Rządowi Szwajcarskiemu, który zawiadamia o tym wszystkie Umawiające się Państwa.

W razie braku notyfikacji we wskazanym terminie zobowiązanie przedłuża się z mocy samego prawa na okres trzyletni i dalej co trzy lata na dalsze trzy lata, chyba że nastąpi wypowiedzenie przynajmniej na rok przed 31 grudnia ostatniego roku, kończącego jeden z trzechletnich okresów.

TITRE VI.

DISPOSITIONS FINALES.

Article 65.

Signature.

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

Article 66.

Ratifications. Mise en vigueur.

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement suisse.

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze Etats, le Gouvernement suisse se mettra en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la Convention en vigueur.

Article 67.

Adhésion à la Convention.

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

§ 2. — A moins que dans les six mois à compter de la date de cet avis, deux Etats au moins n'aient notifié leur opposition au Gouvernement suisse, la demande est admise de plein droit et avis en est donné par le Gouvernement suisse à l'Etat demandeur et à tous les Etats contractants.

Dans le cas contraire, le Gouvernement suisse notifié à tous les Etats contractants et à l'Etat demandeur que l'examen de la demande est ajourné.

§ 3. — Toute admission produit ses effets un mois après la date de l'avis envoyé par le Gouvernement suisse, ou si, à l'expiration de ce délai, la Convention n'est pas encore en vigueur, à la date de la mise en vigueur de celle-ci.

Article 68.

Durée de l'engagement des Etats contractants.

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

La Convention est valable, pour tout Etat contractant, jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra sa mise en vigueur. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an à l'avance au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats contractants.

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



§ 2. — Państwa przyjęte do Konwencji w ciągu pięcioletniego lub jednego z trzechletnich okresów są nią związane do końca tego okresu, a następnie do końca każdego następnego okresu, jeżeli państwa te nie wypowiedzą swego w niej uczestnictwa co najmniej na rok przed upływem jednego z tych okresów.

#### Artykuł 69

##### Rewizja Konwencji

§ 1. — Delegaci Umawiających się Państw zbierają się na zaproszenie Rządu Szwajcarskiego w celu rewizji Konwencji najpóźniej w pięć lat po wejściu jej w życie.

Konferencję zwołuje się przed tym terminem, jeżeli zażąda tego co najmniej trzecia część Umawiających się Państw.

Za zgodą większości Umawiających się Państw Rząd Szwajcarski zaprasza także państwa nie umawiające się.

Za zgodą większości Umawiających się Państw Urząd Centralny zaprasza do udziału w konferencji przedstawicieli:

- a) międzynarodowych organizacji rządowych kompetentnych w dziedzinie transportu;
- b) międzynarodowych organizacji pozarządowych, zajmujących się transportem.

Udział w obradach delegacji państw nie umawiających się oraz organizacji międzynarodowych, wymienionych w ustępie czwartym, będzie uregulowany dla każdej konferencji w regulaminie obrad.

Za zgodą większości rządów Umawiających się Państw Urząd Centralny może przed zwykłymi i nadzwyczajnymi konferencjami rewizyjnymi zwoływać komisje dla wstępnego zbadania wniosków rewizyjnych. Postanowienia Załącznika VI mają przez analogię zastosowanie do tych komisji.

§ 2. — Wejście w życie nowej Konwencji, będącej wynikiem konferencji rewizyjnej, powoduje uchylenie poprzedniej Konwencji nawet w stosunku do tych Umawiających się Państw, które nie ratyfikowały nowej Konwencji.

§ 3. — W okresie między konferencjami rewizyjnymi artykuły 3, 4, 5 § 5, artykuły 6, 11, 13, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 48, 49, 50, 53 i Załączniki II, III, IVa, IVb, IX i X mogą być zmieniane przez komisję rewizyjną. Organizacja i działalność tej komisji stanowią przedmiot Załącznika VI do niniejszej Konwencji.

Uchwały komisji rewizyjnej podaje się niezwłocznie do wiadomości rządów Umawiających się Państw za pośrednictwem Urzędu Centralnego. Uważa się je za przyjęte, jeśli w ciągu trzech miesięcy od dnia powiadomienia o nich, co najmniej pięć rządów nie zgłosi sprzeciwu. Uchwały te wchodzi w życie pierwszego dnia szóstego miesiąca po miesiącu, w którym Urząd Centralny podał je do wiadomości rządów Umawiających się Państw. Urząd Centralny oznacza ten dzień w zawiadomieniu o uchwałach.

§ 4. — Dla zmiany:

- a) Regulaminu międzynarodowego dla przewozu kolejną towarów niebezpiecznych (Załącznik I),
  - b) Regulaminu międzynarodowego dla przewozu wagonów prywatnych (Załącznik VII) oraz
  - c) Regulaminu międzynarodowego dla przewozu pojemników (Załącznik VIII)
- ustanowione są komisje rzeczoznawców, których organizację i działalność reguluje specjalny statut stanowiący Załącznik VI do niniejszej Konwencji.

Uchwały Komisji rzeczoznawców podaje się niezwłocznie do wiadomości rządów Umawiających się Państw za pośrednictwem Urzędu Centralnego. Uchwały te uważa się za

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

#### Article 69.

##### Révision de la Convention.

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

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

D'entente avec la majorité des Etats contractants, le Gouvernement suisse invite aussi des Etats non contractants.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister à la Conférence des représentants:

- a) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport;
- b) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport.

La participation aux débats de délégations des Etats non contractants ainsi que des organisations internationales mentionnées au quatrième alinéa sera réglée pour chaque Conférence dans le règlement des délibérations.

D'entente avec la majorité des Gouvernements des Etats contractants, l'Office central peut, avant les Conférences de révision ordinaires et extraordinaires, convoquer des Commissions pour l'examen préliminaire des propositions de révision. Les dispositions de l'Annexe VI sont applicables par analogie à ces Commissions.

§ 2. — La mise en vigueur de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une Conférence de révision emporte abrogation de la Convention antérieure même à l'égard des Etats contractants qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

§ 3. — Dans l'intervalle des conférences de révision, les articles 3, 4, 5, § 5, des articles 6, 11, 13, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 48, 49, 50, 53 et les Annexes II, III, IVa, IVb, IX et X peuvent être modifiés par une Commission de révision. L'organisation et le fonctionnement de cette Commission font l'objet de l'Annexe VI à la présente Convention.

Les décisions de la Commission de révision sont notifiées sans délai aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans les trois mois comptés à partir du jour de la notification, cinq au moins des Gouvernements n'aient formulé des objections. Ces décisions entrent en vigueur le premier jour du sixième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central les a portées à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification des décisions.

§ 4. — En vue de modifier

- a) le Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer (Annexe I),
- b) le Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (Annexe VII) et
- c) le Règlement international concernant le transport des containers (Annexe VIII),

il est institué des Commissions d'experts, dont l'organisation et le fonctionnement font l'objet d'un statut qui forme l'Annexe VI à la présente Convention.

Les décisions des Commissions d'experts sont notifiées sans délai aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour

przyjęte, jeżeli w ciągu trzech miesięcy, licząc od dnia zawiadomienia, co najmniej pięć Umawiających się Państw nie zgłosi sprzeciwu. Uchwały te wchodzą w życie pierwszego dnia szóstego miesiąca następującego po miesiącu, w którym Urząd Centralny zawiadomił o ich przyjęciu rządu Umawiających się Państw. Urząd Centralny wskazuje ten dzień w zawiadomieniu o uchwałach.

#### Artykuł 70

##### **Teksty Konwencji. Tłumaczenia urzędowe**

Konwencję niniejszą zawarto i podpisano w języku francuskim stosownie do ustalonego zwyczaju dyplomatycznego.

Do tekstu francuskiego dołączono tekst w języku niemieckim, tekst w języku angielskim i tekst w języku włoskim, stanowiące tłumaczenie urzędowe.

W razie rozbieżności rozstrzyga tekst francuski.

Na dowód czego niżej wymienieni Pełnomocnicy, zaopatrzeni w pełnomocnictwa, uznane za dobre i sporządzone w należytej formie, podpisali niniejszą Konwencję.

Sporządzono w Bernie, dnia dwudziestego piątego lutego tysiąc dziewięćset sześćdziesiątego pierwszego roku, w jednym egzemplarzu, który złożony zostanie w archiwach Konfederacji Szwajcarskiej i którego uwierzytelniony odpis będzie przekazany każdej ze Stron.

acceptées, à moins que, dans les trois mois comptés à partir du jour de la notification, cinq au moins des Gouvernements n'aient formulé des objections. Ces décisions entrent en vigueur le premier jour du sixième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central les a portées à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification des décisions.

#### Article 70.

##### **Textes de la Convention. Traductions officielles.**

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

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

En cas de divergence, le texte français fait foi.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

FAIT à Berne, le vingt-cinq février mil neuf cent soixante et un, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

**Załącznik III**  
(Artykuł 12)

**Annexe III**  
(Article 12)

**BRAK LUB WADLIWOŚĆ OPAKOWANIA  
OŚWIADCZENIE OGÓLNE**

**ABSENCE OU DÉFECTUOSITÉ D'EMBALLAGE  
DÉCLARATION GÉNÉRALE**

Stacja . . . . . kolei . . . . .  
przyjmuje do przewozu na moje żądanie, poczynając od dnia  
dzisiejszego, niżej wyszczególnione towary, które będą na-  
dawał do przewozu:

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

- jako pośpieszne \*)
- jako zwyczajne \*)
- jako przesyłki ekspresowe \*)

- en grande vitesse \*)
- en petite vitesse \*)
- comme colis express \*)

Oświadczam niniejszym, że towary te, jeżeli dokument prze-  
wozowy zawiera powołanie się na niniejsze oświadczenie,  
nadawane są do przewozu

Je reconnais que ces marchandises, lorsque le document de  
transport fait mention de la présente déclaration, sont  
remises au transport

- bez opakowania \*)
- w niżej opisanym opakowaniu wadliwym \*)

- sañs emballage \*)
- sous l'emballage défectueux dont la description  
suit \*):

. . . . . dnia . . . . . 19 . . . . . r.  
(podpis)

A . . . . . le . . . . . 19 . . . . .  
(Signature)

\*) Niepotrzebne skreślić.

\*) Biffer les mentions qui ne conviennent pas.

**Załącznik IVa**  
(Artykuł 21)

**Annexe IVa**  
(Article 21)

**ZMIANY UMOWY PRZEWOZU ZARZĄDZONE  
PRZEZ NADAWCĘ**

**MODIFICATIONS DU CONTRAT DE TRANSPORT  
ORDONNÉES PAR L'EXPÉDITEUR**

Stację \*) . . . . .  
kolei . . . . . proszę o wpro-  
wadzenie następujących zmian do umowy przewozu niżej  
wymienionej przesyłki:

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

Cechy i numery	Ilość	Rodzaj opakowania	Oznaczenie towaru	Waga (kg)

Marques et numéros	Nombre	Nature de l'emballage	Designation de la marchandise	Poids en kg

nadanej do przewozu za listem przewozowym pośpiesznym  
zwyczajnym  
dnia . . . . . 196 . . . . . r. pod adresem . . . . .  
w . . . . . \*\*):

remise au transport avec la lettre de voiture de grande  
petite vi-  
tesse du . . . . . 19 . . . . .  
à l'adresse de M. . . . . à . . . . .  
les modifications suivantes \*\*):

- 1° wydać ją z powrotem na stacji nadania;
- 2° zatrzymać w drodze w oczekiwaniu dalszych zleceń;
- 3° wstrzymać wydanie w oczekiwaniu dalszych zleceń;
- 4° wydać . . . . .  
w . . . . .
- 5° wysłać jako przesyłkę pośpieszną  
zwyczajną do p . . . . . w  
. . . . . stacja kolejowa . . . . .
- 6° odesłać z powrotem jako przesyłkę pośpieszną  
zwyczajną  
na stację nadania pod adresem p . . . . .

- 1° la rendre à l'expéditeur à la gare expéditrice;
- 2° l'arrêter en cours de route en attendant des ordres ultérieurs;
- 3° ajourner la livraison en attendant des ordres ultérieurs;
- 4° la livrer à M. . . . . à . . . . . ;
- 5° l'expédier en grande  
petite vitesse à M. . . . .  
à . . . . . gare du chemin;  
de fer de . . . . .
- 6° la retourner en grande  
petite vitesse à la gare expéditrice  
à M. . . . . ;





6° wysłać jako przesyłkę pośpieszną do p. . . . .  
zwyczajną  
 w . . . . . stacja kolejowa . . . . .  
 . . . . . dnia . . . . . 19 . . . . r.  
 (Podpis)

6° l'expédier en grande vitesse à M. . . . .  
petite  
 à . . . . . gare du chemin  
 de fer de . . . . .  
 A . . . . ., le . . . . . 19 . . . .  
 (Signature)

Do stacji . . . . . kolei . . . . .  
 Powyższe zlecenia przesyła się do wykonania na warunkach  
 przewidzianych w artykule 23 § 1 Konwencji Międzynarodo-  
 wej o Przewozie Towarów Kolejami (CIM). Oświadczenie  
 niniejsze dotyczy naszego telegramu nr . . . . .  
 z dnia . . . . . / naszego telefonogramu z dnia  
 . . . . . 19 . . . . r.  
 . . . . . dnia . . . . . 19 . . . . r.  
 Zawiadowca stacji

A la gare de . . . . . du chemin de fer de . . . . .  
 Les ordres ci-dessus sont transmis pour exécution dans  
 les conditions prévues à l'article 23, § 1, de la Convention  
 internationale concernant le transport des marchandises par  
 chemins de fer (CIM). Cette déclaration se réfère à notre  
 télégramme n° . . . . / à notre communication téléphonique  
 du . . . . .  
 A . . . . ., le . . . . . 19 . . . .  
 Le Chef de gare:

- \*) Tu należy podać stację przeznaczenia albo stację wejścia do kraju przeznaczenia.
- \*\*\*) O ile wiadomo.
- \*\*\*\*) Niepotrzebne skreślić.
- \*\*\*\*\*) Odbiorca może udzielić tego zlecenia tylko wtedy, jeśli jest uprawniony do tego na podstawie artykułu 15 § 1 lit. b).

- \*) Indiquer ici soit la gare destinataire, soit la gare d'entrée dans le pays destinataire.
- \*\*\*) Seulement s'il est connu.
- \*\*\*\*) Biffer les mentions qui ne conviennent pas.
- \*\*\*\*\*) Le destinataire ne peut donner cet ordre que s'il y est autorisé en vertu de l'article 15, § 1, lettre b).

**Załącznik V**  
(Artykuł 58)

**Annexe V**  
(Article 58)

**REGULAMIN URZĘDU CENTRALNEGO  
 PRZEWOZÓW MIĘDZYNARODOWYCH KOLEJAMI**

**RÈGLEMENT RELATIF À L'OFFICE CENTRAL DES  
 TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER**

Artykuł 1

Article premier.

§ 1. — Urząd Centralny Przewozów Międzynarodowych Kolejami ma siedzibę w Bernie, pod opieką Prządu Szwajcarskiego.

§ 1. — L'Office central des transports internationaux par chemins de fer siège à Berne, sous les auspices du Gouvernement suisse.

Kontrola jego działalności zarówno w dziedzinie administracyjnej, jak i finansowej, wykonywana jest w ramach ustalonych postanowieniami artykułu 58 Konwencji i powierzona Komitetowi Administracyjnemu.

Le contrôle de son activité, tant sur le plan administratif que sur le plan financier, s'exerce dans le cadre établi par les dispositions de l'article 58 de la Convention et est confié à un Comité administratif.

W tym celu Komitet Administracyjny:

A cet effet, le Comité administratif

a) czuwa nad właściwym stosowaniem przez Urząd Centralny Konwencji oraz innych tekstów wynikłych z konferencji rewizyjnych i w razie potrzeby zaleca środki właściwe dla ułatwienia stosowania tych Konwencji i tekstów;

a) veille à la bonne application par l'Office central des Conventions ainsi que des autres textes issus des conférences de révision et préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de ces Conventions et textes;

b) wydaje uzasadnione opinie w sprawach, które mogą dotyczyć działalności Urzędu Centralnego, a które mu przedstawiło jedno z Umawiających się Państw lub dyrektor Urzędu.

b) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat contractant ou par le directeur de l'Office.

§ 2. — a) Komitet Administracyjny zbiera się w Bernie. Składa się on z dziewięciu członków, wybranych spośród Umawiających się Państw.

§ 2. — a) Le Comité administratif se réunit à Berne. Il se compose de neuf membres, choisis parmi les Etats contractants.

b) Konfederacja Szwajcarska posiada stałe miejsce w Komitecie i przewodniczy mu. Inne państwa-członkowie są mianowane na pięć lat. Na każdy okres pięciu lat konferencja dyplomatyczna wyznacza, z uwzględnieniem słusznego podziału geograficznego, na wniosek urzędującego Komitetu Administracyjnego, skład Komitetu Administracyjnego.

b) La Confédération suisse dispose d'un siège permanent dans le Comité, dont elle assume la présidence. Les autres Etats membres sont nommés pour cinq ans. Pour chaque période quinquennale, une Conférence diplomatique détermine, sur proposition du Comité administratif en fonction, la composition du Comité administratif, en tenant compte d'une équitable répartition géographique.

c) Jeżeli wśród państw-członków wakuje miejsce, Komitet Administracyjny wyznacza sam inne Umawiające się Państwo do zajęcia wolnego miejsca.

c) Si une vacance se produit parmi les Etats membres, le Comité administratif désigne lui-même un autre Etat contractant pour occuper le siège vacant.

d) Każde państwo-członek wyznacza jako delegata do Komitetu Administracyjnego osobę kwalifikowaną z tytułu swego doświadczenia w zagadnieniach przewozów międzynarodowych.

d) Chaque Etat membre désigne, comme délégué au Comité administratif, une personne qualifiée en raison de son expérience des questions de transports internationaux.

e) Komitet Administracyjny ustala swój regulamin wewnętrzny i sam się konstituuje.

Odbywa on co najmniej raz na rok jedno posiedzenie zwyczajne; oprócz tego odbywa on posiedzenia nadzwyczajne, jeśli co najmniej trzy państwa-członkowie tego zażądają.

Sekretariat Komitetu Administracyjnego prowadzi Urząd Centralny.

Protokoły z posiedzeń Komitetu Administracyjnego wysyła się do wszystkich Umawiających się Państw.

f) Funkcje delegata państwa-członka są bezpłatne i związane z nimi koszty podróży ponosi to państwo.

§ 3. — a) Komitet Administracyjny ustala regulamin dotyczący organizacji, działania oraz statutu personelu Urzędu Centralnego. Rząd Szwajcarski przedstawia mu w tym celu projekt.

b) Komitet Administracyjny mianuje dyrektora, wicedyrektora i radców Urzędu Centralnego; Rząd Szwajcarski przedstawia mu w tym celu wnioski. Przy tych nominacjach Komitet Administracyjny bierze szczególnie pod uwagę przydatność kandydatów i słuszny podział geograficzny.

c) Komitet Administracyjny zatwierdza roczny budżet Urzędu Centralnego, przy uwzględnieniu postanowień poniższego artykułu 2, oraz roczne sprawozdanie z działalności.

Kontrolę rachunków Urzędu Centralnego, obejmującą jedynie sprawdzenie zgodności ksiąg i dowodów rachunkowych, w ramach budżetu, dokonuje Rząd Szwajcarski. Tenże Rząd przekazuje te rachunki wraz ze sprawozdaniem Komitetowi Administracyjnemu.

Wraz ze sprawozdaniem z działalności Urzędu Centralnego i wykazem jego rachunków rocznych Komitet Administracyjny podaje do wiadomości Umawiających się Państw decyzje, rezolucje i zalecenia, do sformułowania których jest powołany.

d) Komitet Administracyjny przedstawia każdej konferencji rewizyjnej, co najmniej na dwa miesiące przed jej rozpoczęciem, sprawozdanie z całokształtu swej działalności od czasu poprzedniej konferencji.

## Artykuł 2

§ 1. — Koszty Urzędu Centralnego ponoszą Umawiające się Państwa proporcjonalnie do długości linii kolejowych lub linii, do których ma zastosowanie Konwencja. Jednakże linie żeglugi wodnej uczestniczą w kosztach tylko w stosunku do połowy swojej długości. Udział każdego państwa wynosi najwyżej 1.40 fr. od kilometra. Wyjątkowo udział ten może być, po uzgodnieniu między zainteresowanym rządem a Urzędem Centralnym oraz po zatwierdzeniu przez Komitet Administracyjny, obniżony najwyżej o pięćdziesiąt procent za linie eksploatowane w szczególnych warunkach. Wysokość rocznej należności przypadającej na kilometr ustala na każdy rok budżetowy Komitet Administracyjny po wysłuchaniu Urzędu Centralnego. Kwotę tej należności pobiera się zawsze w całości. Jeżeli rzeczywiste wydatki Urzędu Centralnego nie osiągnęły kwoty należności obliczonej na tej zasadzie, nie wydatkowaną resztę przelewa się na fundusz rezerwowy.

§ 2. — Urząd Centralny, przysyłając Umawiającym się Państwom roczne sprawozdanie z działalności i wykaz rocznych rachunków, wzywa je do uiszczenia przypadających na nie udziałów w kosztach za ubiegły rok budżetowy. Państwo, które nie wniesie swego udziału do dnia 1 października, wzywa się do tego powtórnie. Jeżeli to wezwanie nie odniesie skutku, Urząd Centralny ponawia je na początku roku następnego, przysyłając sprawozdanie ze swej działalności za ubiegły rok budżetowy. Jeżeli do dnia 1 lipca na-

e) Le Comité administratif établit son règlement intérieur et se constitue lui-même.

Il tient au moins une réunion ordinaire chaque année; il tient, en outre, des réunions extraordinaires lorsque trois Etats membres au moins en font la demande.

Le secrétariat du Comité administratif est assuré par l'Office central.

Les procès-verbaux des séances du Comité administratif sont envoyés à tous les Etats contractants.

f) Les fonctions de délégué d'un Etat membre sont gratuites et les frais de déplacement qu'elles entraînent sont à la charge de cet Etat.

§ 3. — a) Le Comité administratif établit le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central. Le Gouvernement suisse lui présente un projet à cet effet.

b) Le Comité administratif nomme le directeur, le vice-directeur et les conseillers de l'Office central; le Gouvernement suisse lui présente des propositions à cet effet. Pour ces nominations, le Comité administratif tient compte plus particulièrement de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique.

c) Le Comité administratif approuve le budget annuel de l'Office central, en tenant compte des dispositions de l'article 2 ci-après, ainsi que le rapport annuel de gestion.

La vérification des comptes de l'Office central, qui a trait uniquement à la concordance des écritures et des pièces comptables, dans le cadre du budget, est exercée par le Gouvernement suisse. Celui-ci transmet ces comptes, avec un rapport, au Comité administratif.

Le Comité administratif communique aux Etats contractants, avec le rapport de gestion de l'Office central et le relevé des comptes annuels de celui-ci, les décisions, résolutions et recommandations qu'il est appelé à formuler.

d) Le Comité administratif adresse à chaque conférence de révision, au moins deux mois avant l'ouverture de celle-ci, un rapport sur l'ensemble de son activité depuis la conférence précédente.

## Article 2.

§ 1. — Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de chemins de fer ou des parcours auxquels s'applique la Convention. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution est de 1 fr. 40 au maximum par kilomètre. Exceptionnellement, cette contribution peut, après accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, et approbation du Comité administratif, être réduite de cinquante pour cent au maximum pour des lignes exploitées dans des conditions particulières. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre est fixé, pour chaque exercice, par le Comité administratif, l'Office central entendu. Il est toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'ont pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé est versé à un fonds de réserve.

§ 2. — A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1<sup>er</sup> octobre, n'aurait pas versé sa part est, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvelle au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi de son rapport de gestion pour l'exercice écoulé. Si, à la date du 1<sup>er</sup> juillet suivant, aucun compte

stępnego roku i to wezwanie nie odniesie skutku, występuje się do państwa, zalegającego z zapłatą, po raz czwarty o uiszczenie obu przypadających płatności rocznych. Gdy to wezwanie pozostanie bez skutku, Urząd Centralny zawiadamia to państwo w trzy miesiące później, że jeżeli oczekiwana wpłata nie zostanie dokonana przed końcem roku, niezapłacenie będzie uważane za milczące wyrażenie chęci wystąpienia z Konwencji. Jeżeli przed 31 grudnia to ostatnie wystąpienie pozostanie bez skutku, Urząd Centralny, przyjmując do wiadomości milcząco wyrażoną wolę wystąpienia z Konwencji przez państwo, nie wykonujące zobowiązania, przystępuje do wykreślenia linii tego państwa z listy linii, dopuszczonych do międzynarodowych przewozów.

§ 3. — Kwoty nie pobrane powinny być, w miarę możliwości, pokrywane z kredytów zwyczajnych, którymi rozporządza Urząd Centralny, i mogą być rozłożone na cztery lata budżetowe. Część niedoboru, której nie można pokryć w ten sposób, przenosi się na specjalny rachunek, obciążając nią pozostałe Umawiające się Państwa proporcjonalnie do ilości kilometrów linii, do których miała zastosowanie Konwencja w czasie zarachowania, a każde Umawiające się Państwo uczestniczy w pokryciu tej części niedoboru w takiej mierze, w jakiej w dwuletnim okresie, zakończonym wystąpieniem państwa nie płacącego, należało razem z nim do Konwencji.

§ 4. — Państwo, którego linie wykreślono na warunkach wskazanych w § 2, może spowodować ponowne dopuszczenie ich do przewozów międzynarodowych dopiero po uprzednim uiszczeniu sum, które należą się od niego za odnośne lata wraz z odsetkami w stosunku pięć do stu; odsetki te liczy się od upływu szóstego miesiąca po dniu, w którym Urząd Centralny wezwał to państwo po raz pierwszy do uiszczenia przypadającego na nie udziału w kosztach.

### Artykuł 3

§ 1. — Urząd Centralny wydaje miesięcznik, zawierający wiadomości potrzebne do stosowania Konwencji, w szczególności zawiadomienia co do listy linii kolejowych i innych przedsiębiorstw oraz co do przedmiotów, wyłączonych od przewozu lub przyjmowanych warunkowo, jako też opracowania, których ogłoszenie w nim uzna za pożyteczne.

§ 2. — Miesięcznik wydawany jest w językach francuskim i niemieckim. Po jednym egzemplarzu wysyła się bezpłatnie każdemu z Umawiających się Państw i każdemu z zainteresowanych zarządów. Za dalsze egzemplarze, których żądano, uiszcza się opłatę ustaloną przez Urząd Centralny.

### Artykuł 4

§ 1. — Wykazy i wierzycielności z tytułu nie opłaconych przewozów międzynarodowych przedsiębiorstwo, będące wierzycielem, może podać Urzędowi Centralnemu do wiadomości z żądaniem, aby ten ułatwił ich ściąganie. Urząd Centralny wzywa w tym celu przedsiębiorstwo przewozowe, będące dłużnikiem, do wyrównania należnej kwoty lub do podania powodów odmowy zapłaty.

§ 2. — Jeżeli Urząd Centralny uważa, że przytoczone motywy odmowy są dostatecznie uzasadnione, odsyła strony do właściwego sądu lub na żądanie stron do sądu arbitrażowego, przewidzianego w artykule 61 Konwencji (Załącznik X).

§ 3. — Jeżeli Urząd Centralny uważa, że cała suma lub jej część rzeczywiście się należy, może orzec, po wysłuchaniu opinii rzeczoznawcy, że przedsiębiorstwo przewozowe, będące dłużnikiem, powinno wpłacić do Urzędu Centralnego cały dług lub też jego część; wpłacona w ten sposób suma powinna być przechowana przez Urząd Centralny aż do cza-

n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche est faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues. En cas d'insuccès, l'Office central l'avise, trois mois plus tard, que, si le versement attendu n'a pas été effectué avant la fin de l'année, son abstention sera interprétée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la Convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche avant le 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté, tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procède à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

§ 3. — Les montants non recouverts doivent, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et peuvent être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte est portée, dans un compte spécial, au débit des autres Etats contractants dans la proportion du nombre de kilomètres de lignes soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il a déjà, pendant la période de deux ans qui s'est terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été partie avec lui à la Convention.

§ 4. — L'Etat dont les lignes ont été radiées dans les conditions indiquées au § 2 ci-dessus ne peut les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant, au préalable, les sommes dont il est resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de cinq pour cent à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'a invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

### Article 3.

§ 1. — L'Office central publie un bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les études qu'il jugerait utile d'y insérer.

§ 2. — Le bulletin est rédigé en français et en allemand. Un exemplaire est envoyé gratuitement à chaque Etat contractant et à chacune des administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'Office central.

### Article 4.

§ 1. — Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'entreprise créancière à l'Office central pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. — Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent ou, si les parties en font la demande, devant le tribunal arbitral prévu à l'article 61 de la Convention (Annexe X).

§ 3. — Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice est tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent ou par

su zasadniczego rozstrzygnięcia przez właściwy sąd lub sąd arbitrażowy, przewidziany w artykule 61 Konwencji (Załącznik X).

§ 4. — Jeżeli w ciągu dwóch tygodni przedsiębiorstwo przewozowe nie uczyni zadość wezwaniu Urzędu Centralnego, otrzymuje ono ponownie wezwanie ze wskazaniem skutków jego odmowy.

§ 5. — W dziesięć dni po ponownym wezwaniu, jeżeli nie odniosło ono skutku, Urząd Centralny przesyła Umawiającemu się Państwu, któremu podlega dane przedsiębiorstwo przewozowe, umotywowane zawiadomienie, wzywając to państwo, aby zawiadomiło o środkach, jakie należy powziąć, a zwłaszcza, aby zbadało, czy linie przedsiębiorstwa przewozowego, będącego dłużnikiem, należy pozostawić na liście.

§ 6. — Jeżeli Umawiające się Państwo, któremu podlega przedsiębiorstwo przewozowe będące dłużnikiem, oświadczy, że pomimo niepłacenia nie uważa, aby należało wykreślić dane przedsiębiorstwo z listy, lub jeżeli przez sześć tygodni pozostawi zawiadomienie Urzędu Centralnego bez odpowiedzi, uważa się z mocy prawa, że państwo to przyjmuje na siebie gwarancję wypłacalności danego przedsiębiorstwa, jeżeli chodzi o należności wynikające z przewozów międzynarodowych.

#### Artykuł 5

Na pokrycie specjalnych kosztów wynikających z działalności przewidzianej w artykule 58 § 1 litery d) do f) Konwencji, pobiera się wynagrodzenie. Wysokość tego wynagrodzenia ustala Komitet Administracyjny na wniosek Urzędu Centralnego.

#### Załącznik VI (Artykuł 69 §§ 3 i 4)

#### STATUT KOMISJI REWIZYJNEJ I KOMISJI RZECZOZNAWCÓW

#### Artykuł 1

Rządy Umawiających się Państw zgłaszają swe wnioski, dotyczące spraw leżących w kompetencji Komisji, Urzędowi Centralnemu Przewozów Międzynarodowych Kolejami, który podaje je niezwłocznie do wiadomości innym Umawiającym się Państwom.

#### Artykuł 2

Urząd Centralny zwołuje posiedzenie Komisji w każdym przypadku, gdy zajdzie tego potrzeba lub na żądanie co najmniej pięciu Umawiających się Państw.

O posiedzeniu Komisji zawiadamia się wszystkie Umawiające się Państwa na dwa miesiące naprzód. W zawiadomieniu powinny być dokładnie wskazane sprawy, których zamieszczenia zażądano w porządku dziennym.

#### Artykuł 3

Wszystkie Umawiające się Państwa mogą brać udział w pracach Komisji.

Jedno państwo może być reprezentowane przez inne państwo, jednakże jedno państwo nie może reprezentować więcej niż dwa państwa.

Każde państwo ponosi koszty swych przedstawicieli.

#### Artykuł 4

Urząd Centralny przygotowuje zagadnienia do rozpatrzenia i sprawuje czynności sekretariatu Komisji.

le tribunal arbitral prévu à l'article 61 de la Convention (Annexe X).

§ 4. — Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas donné suite, dans la quinzaine, aux injonctions de l'Office central, il lui est adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

§ 5. — Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse à l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. — Si l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir rayer de la liste cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

#### Article 5.

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

#### Annexe VI (Article 69 §§ 3 et 4)

#### STATUT RELATIF À LA COMMISSION DE RÉVISION ET AUX COMMISSIONS D'EXPERTS

#### Article premier.

Les Gouvernements des Etats contractants communiquent leurs propositions concernant les objets entrant dans la compétence des Commissions, à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, qui les porte immédiatement à la connaissance des autres Etats contractants.

#### Article 2.

L'Office central invite les Commissions à siéger chaque fois que la nécessité s'en fait sentir ou sur la demande d'au moins cinq Etats contractants.

Tous les Etats contractants sont avisés des sessions des Commissions deux mois à l'avance. L'avis doit indiquer exactement les questions dont l'inscription à l'ordre du jour est demandée.

#### Article 3.

Tous les Etats contractants peuvent prendre part aux travaux des Commissions.

Un Etat peut se faire représenter par un autre Etat; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

#### Article 4.

L'Office central instruit les questions à traiter et assume le service du secrétariat des Commissions.



Dyrektor i wicedyrektor Urzędu Centralnego biorą udział w posiedzeniach Komisji z głosem doradczym.

#### Artykuł 5

W porozumieniu z większością Umawiających się Państw Urząd Centralny zaprasza do uczestnictwa w posiedzeniach Komisji z głosem doradczym przedstawicieli:

- a) państw nie umawiających się;
- b) pod warunkiem wzajemności międzynarodowych organizacji rządowych kompetentnych w zakresie transportu.
- c) pod warunkiem wzajemności międzynarodowych organizacji pozarządowych zajmujących się transportem.

#### Artykuł 6

Komisje mogą prawomocnie obradować, jeżeli reprezentowana jest jedna trzecia Umawiających się Państw.

#### Artykuł 7

Komisje wyznaczają na każde posiedzenie przewodniczącego i jednego lub dwu zastępców.

#### Artykuł 8

Obrady toczą się w językach francuskim i niemieckim. Treść wywodów członków Komisji tłumaczy się natychmiast ustnie. Teksty wniosków i zawiadomień przewodniczącego tłumaczy się w całości.

#### Artykuł 9

Głosowanie odbywa się delegacjami, a na żądanie za wywołaniem imiennym; każda delegacja Umawiającego się Państwa, reprezentowanego na sesji, ma prawo do jednego głosu.

Wniosek uważa się za przyjęty, jeżeli:

- a) w głosowaniu brała udział co najmniej połowa delegacji reprezentowanych na Komisji;
- b) uzyskał większość głosów bez uwzględnienia głosów wstrzymujących się.

#### Artykuł 10

Protokoły sesji streszczają obrady w obydwu językach. Wnioski i uchwały powinny być zamieszczone w protokołach w obydwu językach w brzmieniu dosłownym. W razie rozbieżności w odniesieniu do uchwał pomiędzy tekstem francuskim i tekstem niemieckim protokołu rozstrzyga tekst francuski.

Protokoły doręcza się członkom możliwie zaraz.

Jeżeli protokołów nie można zatwierdzić w czasie trwania sesji, członkowie dostarczają sekretariatowi w stosownym czasie ewentualne poprawki.

#### Artykuł 11

Dla ułatwienia prac Komisje mogą powoływać podkomisje; mogą one także powoływać podkomisje w celu opracowania określonych zagadnień na późniejszą sesję.

Każda podkomisja wyznacza przewodniczącego, wiceprzewodniczącego i w razie potrzeby sprawozdawcę. Poza

Le Directeur et le Vice-directeur de l'Office central prennent part aux séances des Commissions avec voix consultative.

#### Article 5.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister, avec voix consultative, aux séances des Commissions, des représentants:

- a) d'Etats non contractants,
- b) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport, sous condition de réciprocité,
- c) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport, sous condition de réciprocité.

#### Article 6.

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

#### Article 7.

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

#### Article 8.

Les délibérations ont lieu en français et en allemand. Les exposés des membres de la Commission sont traduits immédiatement de vive voix et en substance. Le texte des propositions et les communications du président sont traduits in extenso.

#### Article 9.

Le vote a lieu par délégation et, sur demande, à l'appel nominal; chaque délégation d'un Etat contractant représenté à la séance a droit à une voix.

Une proposition n'est adoptée que si:

- a) ont pris part au vote au moins la moitié des délégations représentées à la Commission;
- b) elle a réuni la majorité des suffrages exprimés, ceux-ci ne comprenant pas les abstentions.

#### Article 10.

Les procès-verbaux des séances résument les délibérations dans les deux langues.

Les propositions et les décisions doivent y être insérées textuellement dans les deux langues. En cas de divergences entre le texte français et le texte allemand du procès-verbal en ce qui concerne les décisions, le texte français fait foi.

Les procès-verbaux sont distribués aux membres aussitôt que possible.

Si leur approbation ne peut avoir lieu au cours de la session, les membres remettront au secrétariat dans un délai approprié les corrections éventuelles.

#### Article 11.

Pour faciliter les travaux, les Commissions peuvent constituer des sous-commissions; elles peuvent aussi constituer des sous-commissions chargées de préparer pour une session ultérieure des questions déterminées.

Chaque sous-commission désigne un président, un vice-président et, si le besoin s'en fait sentir, un rapporteur.



tym do podkomisji mają zastosowanie odpowiednio postanowienia artykułów 1 do 5 oraz 8 do 10.

**Załącznik VII**  
(Artykuł 60 § 1)

REGULAMIN MIĘDZYNARODOWY DLA PRZEWOZU  
WAGONÓW PRYWATNYCH (RIP)

(Tekst podlega specjalnej procedurze rewizyjnej).

**Załącznik VIII**  
(Artykuł 60 § 2)

REGULAMIN MIĘDZYNARODOWY DLA PRZEWOZU  
POJEMNIKÓW (RICO)

(Tekst podlega specjalnej procedurze rewizyjnej).

**Załącznik IX**  
(Artykuł 60 § 3)

REGULAMIN MIĘDZYNARODOWY DLA PRZEWOZU  
PRZESYŁEK EKSPRESOWYCH (RIEx)

§ 1. — Za przesyłki ekspresowe uważa się tylko te towary, które przewożone są w sposób specjalnie szybki na warunkach taryfy międzynarodowej.

Jako przesyłki ekspresowe dopuszcza się tylko te towary, które można załadować w sposób normalny do wagonu bagażowego pociągów ruchu osobowego. Taryfy mogą jednak przewidywać odchylenia od tej zasady.

§ 2. — Od przewozu wyłącza się towary wymienione w artykule 3 niniejszej Konwencji. Materiały i przedmioty wymienione w Załączniku I do Konwencji oraz wymienione w specjalnych umowach, zawartych w myśl postanowień artykułu 4 § 2 Konwencji, dopuszczają się do przewozu jako przesyłki ekspresowe tylko wówczas, gdy taki sposób przewozu jest wyraźnie przewidziany we wspomnianym Załączniku lub we wspomnianych umowach. Taryfy stanowią o tym, czy inne towary mogą być również wyłączone od przewozu lub dopuszczone do przewozu warunkowo.

§ 3. — Przesyłki ekspresowe mogą być nadawane do przewozu za innym dokumentem przewozowym, aniżeli list przewozowy, przewidziany w artykule 6 § 1 niniejszej Konwencji. Formularz, który ma być używany, oraz dane, jakie muszą być w nim zamieszczone, określa taryfa. W każdym razie dokument ten musi zawierać następujące dane:

- a) oznaczenie stacji nadania i przeznaczenia;
- b) nazwisko i adres nadawcy i odbiorcy;
- c) ilość sztuk, określenie opakowania i oznaczenie rodzaju towarów;
- d) wyszczególnienie dokumentów dołączonych dla ułatwienia formalności wymaganych przez władze celne i inne władze administracyjne.

§ 4. — Nadawca jest odpowiedzialny za ścisłość wskazań i oświadczeń wpisanych do dokumentu przewozowego przez niego samego albo przez kolej stosownie do jego wskazówek; ponosi on odpowiedzialność za wszelkie następstwa, wynikające z tego, że wskazania lub oświadczenia są niezgodne z rzeczywistością, nieścisłe lub niedostateczne.

Pour le reste, les dispositions des articles 1 à 5 et 8 à 10 sont applicables par analogie aux sous-commissions.

**Annexe VII**  
(Article 60 § 1)

RÈGLEMENT INTERNATIONAL CONCERNANT  
LE TRANSPORT DES WAGONS DE PARTICULIERS (RIP)

(Texte soumis à une procédure de révision spéciale).

**Annexe VIII**  
(Article 60 § 2)

RÈGLEMENT INTERNATIONAL CONCERNANT  
LE TRANSPORT DES CONTAINERS (RICO)

(Texte soumis à une procédure de révision spéciale).

**Annexe IX**  
(Article 60 § 3)

RÈGLEMENT INTERNATIONAL CONCERNANT  
LE TRANSPORT DES COLIS EXPRESS (RIEx)

§ 1. — Ne sont considérées comme colis express que des marchandises transportées d'une manière particulièrement rapide aux conditions d'un tarif international.

Ne peuvent être admises comme colis express que les marchandises qui peuvent normalement être chargées dans le fourgon des trains de voyageurs. Toutefois les tarifs peuvent prévoir des dérogations à cette règle.

§ 2. — Sont exclues du transport les marchandises désignées à l'article 3 de la présente Convention. Les matières et objets énumérés dans l'Annexe I à la Convention ou ceux qui sont visés par les accords particuliers conclus en vertu des dispositions de l'article 4, § 2, de la Convention, ne sont admis au transport comme colis express que si ce mode de transport est expressément prévu par ladite Annexe ou par lesdits accords. Les tarifs déterminent si d'autres marchandises peuvent également être exclues du transport ou être admises sous certaines conditions.

§ 3. — Les colis express peuvent être remis au transport avec un document autre que la lettre de voiture prévue à l'article 6, § 1, de la présente Convention. Le formulaire à utiliser et les mentions qui doivent ou peuvent y être portées sont déterminés par le tarif. En tout cas ce document doit contenir les indications suivantes:

- a) la désignation des gares expéditrice et destinataire;
- b) le nom et l'adresse de l'expéditeur et du destinataire;
- c) le nombre des colis, la description de l'emballage et la désignation de la nature des marchandises;
- d) la désignation des documents joints pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives.

§ 4. — L'expéditeur est responsable de l'exactitude des mentions et déclarations inscrites soit par lui-même, soit selon ses indications par le chemin de fer, dans le document de transport; il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces mentions ou déclarations seraient irrégulières, inexactes ou incomplètes.

§ 5. — Przesyłki ekspresowe należy przewozić szybkimi środkami przewozowymi w terminach przewidzianych w taryfach. Terminy dostawy powinny być w każdym razie krótsze od terminów stosowanych do przesyłek pośpiesznych.

§ 6. — Taryfy mogą przewidywać również inne odchylenia od postanowień niniejszej Konwencji, aniżeli wyżej wyszczególnione; nie mogą one jednak wprowadzać odchylenia od postanowień artykułów 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33 i 37 do 47 włącznie niniejszej Konwencji.

Jeżeli powyższe przepisy i przepisy zawarte w taryfach nie sprzeciwiają się temu, stosuje się przy przewozie przesyłek ekspresowych postanowienia niniejszej Konwencji.

**Załącznik X**  
(Artykuł 61)

**REGULAMIN ARBITRAŻU**

**Artykuł 1**

**Liczba arbitrów**

Sądy arbitrażowe, ustanowione dla rozpoznania sporów innych niż między państwowe, składać się będą z jednego, trzech lub pięciu arbitrów, zależnie od warunków porozumienia.

**Artykuł 2**

**Wybór arbitrów**

§ 1. — Listę arbitrów ustala się z góry. Każde Umawiające się Państwo może wyznaczyć najwyżej dwóch rzeczoznawców międzynarodowego prawa przewozowego, którzy są jego obywatelami, w celu wpisania ich na listę arbitrów, sporządzoną i utrzymywaną w stanie aktualnym przez Rząd Szwajcarski.

§ 2. — Jeżeli porozumienie przewiduje tylko jednego arbitra, wybór tego arbitra następuje przez strony za obopólną zgodą.

Jeżeli porozumienie przewiduje trzech lub pięciu arbitrów, każda ze stron wybiera jednego lub dwu arbitrów, stosownie do okoliczności.

Arbitrzy wybrani stosownie do ustępu poprzedniego wyznaczają za obopólną zgodą, zależnie od przypadku, trzeciego lub piątego arbitra, który przewodniczy sądowi arbitrażowemu.

Jeżeli strony nie są zgodne co do wyboru jednego arbitra lub jeżeli wybrani przez strony arbitrzy nie są zgodni w sprawie wyboru trzeciego lub piątego arbitra, zależnie od przypadku, sąd arbitrażowy zostaje uzupełniony arbitrem, wyznaczonym na życzenie Urzędu Centralnego przez przewodniczącego Szwajcarskiego Trybunału Związkowego.

Skład sądu arbitrażowego ustala się z osób wpisanych na listę wymienioną w § 1. Jednakże, jeżeli porozumienie przewiduje pięciu arbitrów, każda strona może wybrać jednego arbitra spoza listy.

§ 3. — Jedyny arbitrer, trzeci lub piąty musi być innej przynależności państwowej niż strony.

Przystąpienie strony trzeciej do sporu nie wpływa na skład sądu arbitrażowego.

§ 5. — Les colis express doivent être transportés par des moyens rapides dans les délais prévus aux tarifs. Les délais de livraison doivent, en tout cas, être plus réduits que les délais appliqués aux envois de grande vitesse.

§ 6. — Les tarifs peuvent aussi prévoir des dérogations aux dispositions de la présente Convention autres que celles qui sont spécifiées ci-dessus; il ne peut toutefois pas être apporté de dérogations aux dispositions des articles 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33 et 37 à 47 inclus de ladite Convention.

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

**Annexe X**  
(Article 61)

**RÈGLEMENT D'ARBITRAGE**

**Article premier.**

**Nombre des arbitres.**

Les tribunaux arbitraux constitués pour connaître des litiges autres que ceux entre Etats se composeront d'un, de trois ou de cinq arbitres, suivant les stipulations du compromis.

**Article 2.**

**Choix des arbitres.**

§ 1. — Une liste d'arbitres est préétablie. Chaque Etat contractant peut désigner au plus deux de ses ressortissants, spécialistes du droit international des transports, pour être inscrits sur la liste d'arbitres, établie et tenue à jour par le Gouvernement suisse.

§ 2. — Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties.

Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres; selon le cas.

Les arbitres choisis conformément à l'alinéa précédent désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, selon le cas, lequel préside le tribunal arbitral.

Si les parties sont en désaccord sur le choix de l'arbitre unique ou si les arbitres choisis par les parties sont en désaccord sur la désignation du troisième ou du cinquième arbitre, selon le cas, le tribunal arbitral est complété par un arbitre désigné par le Président du Tribunal fédéral suisse, à la requête de l'Office central.

Le tribunal arbitral est composé de personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste.

§ 3. — L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une nationalité autre que celle des parties.

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

### Artykuł 3

#### Umowa kompromisowa

Strony odwołujące się do arbitrażu zawierają umowę kompromisową, która w szczególności ustala:

- a) przedmiot sporu, określony w sposób możliwie ścisły i jasny;
- b) skład sądu i terminy do wyznaczenia arbitra lub arbitrów;
- c) miejsce sądu.

Dla otwarcia postępowania arbitrażowego umowa kompromisowa musi być podana do wiadomości Urzędu Centralnego.

### Artykuł 4

#### Postępowanie

Sąd arbitrażowy decyduje sam o postępowaniu, uwzględniając w szczególności następujące postanowienia:

a) sąd arbitrażowy bada i orzeka w przedłożonych mu sprawach spornych na podstawie danych dostarczonych mu przez strony, przy czym przy wydawaniu sentencji nie jest związany wykładnią stron;

b) nie może on przyznać więcej lub co innego niż żądał powód i nie mniej niż pozwany uznał, że się należy;

c) sentencję arbitrażową, należycie umotywowaną, redaguje sąd arbitrażowy i podaje stronom do wiadomości za pośrednictwem Urzędu Centralnego;

d) jeżeli nie ma innych postanowień prawa obowiązującego w siedzibie sądu arbitrażowego, sentencja arbitrażowa nie może być kwestionowana, z wyjątkiem jednak rewizji lub unieważnienia.

### Artykuł 5

#### Sekretariat

Urząd Centralny działa jako sekretariat sądu arbitrażowego.

### Artykuł 6

#### Koszty

Sentencja arbitrażowa ustala koszty i wydatki łącznie z wynagrodzeniem arbitrów oraz postanawia, na której ze stron ciąży obowiązek ich zapłacenia lub w jakim stosunku należy podzielić ponoszenie kosztów pomiędzy strony.

### Article 3.

#### Compromis.

Les parties qui recourent à l'arbitrage concluent un compromis, lequel spécifie en particulier:

- a) l'objet du différend, déterminé d'une façon aussi précise et claire que possible;
- b) la composition du tribunal et les délais utiles pour la nomination du ou des arbitres;
- c) le lieu du tribunal.

Pour l'ouverture de la procédure arbitrale, le compromis doit être communiqué à l'Office central.

### Article 4.

#### Procédure.

Le tribunal arbitral décide lui-même de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après:

a) le tribunal arbitral instruit et juge les causes dont il est saisi sur les éléments fournis par les parties sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;

b) il ne peut accorder plus ou autre chose que les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;

c) la sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par l'intermédiaire de l'Office central;

d) sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, la sentence arbitrale n'est pas susceptible de recours, exception faite toutefois de la révision ou de la nullité.

### Article 5.

#### Greffe.

L'Office central fonctionne comme greffe du tribunal arbitral.

### Article 6.

#### Frais.

La sentence arbitrale fixe les frais et dépens, y compris les honoraires des arbitres, et décide à laquelle des parties le paiement en incombe ou dans quelle proportion ils sont partagés entre elles.

## KONWENCJA MIĘDZYNARODOWA O PRZEWOZIE OSÓB I BAGAŻU KOLEJAMI (CIV)

Przekład.

### KONWENCJA MIĘDZYNARODOWA O PRZEWOZIE OSÓB I BAGAŻU KOLEJAMI (CIV)

### CONVENTION INTERNATIONALE CONCERNANT LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES PAR CHEMINS DE FER (CIV)

Nиж podpisani Pełnomocnicy,

uznając potrzebę rewizji Konwencji Międzynarodowej o Przewozie Osób i Bagażu Kolejami, podpisanej w Bernie dnia 25 października 1952 r., postanowili zgodnie z artykułem 66 wspomnianej Konwencji zawrzeć w tym celu nową Konwencję i zgodzili się na następujące artykuły:

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

#### TYTUŁ I

#### PRZEDMIOT I ZAKRES KONWENCJI

##### Artykuł 1

**Koleje i przewozy, do których stosuje się Konwencję**

§ 1. Konwencję niniejszą stosuje się z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w następujących paragrafach do wszystkich przewozów osób i bagażu dokonywanych za międzynarodowymi dokumentami przewozowymi drogami, które przechodzą przez terytoria co najmniej dwóch Umawiających się Państw i wyłącznie liniami wpisanymi na listę sporządzoną zgodnie z artykułem 59.

§ 2. Do przewozów, których stacja<sup>1)</sup> wyjazdu i stacja przeznaczenia położone są na terytorium tego samego państwa i które przechodzą przez terytorium innego państwa tylko tranzytem, stosuje się z zastrzeżeniem artykułu 28 § 1 prawo państwa wyjazdu:

a) jeżeli linie tranzytowe eksploatuje wyłącznie jedna z kolei państwa wyjazdu,

b) nawet, jeżeli linii tranzytowych nie eksploatuje wyłącznie jedna z kolei państwa wyjazdu, lecz zainteresowane koleje zawarły umowy, na mocy których przewozów tych nie uważa się za międzynarodowe.

§ 3. Do przewozów między stacjami dwóch państw sąsiednich, jeżeli linie, którymi odbywa się przewóz, eksploatują wyłącznie koleje jednego z tych państw i jeżeli prawa i przepisy żadnego z tych państw nie sprzeciwiają się temu, stosuje się prawo państwa, do którego należą koleje eksploatujące linie, którymi odbywa się przewóz.

§ 4. Taryfy ustalają relacje, w których wydaje się międzynarodowe dokumenty przewozowe.

##### Artykuł 2

**Postanowienia o przewozach kombinowanych**

§ 1. Na listę przewidzianą w artykule 1 mogą być wpisane, oprócz linii kolejowych, regularne linie autobusowe lub żeglugi wodnej, które uzupełniają przewóz kolejowy i na których dokonuje się przewozów międzynarodowych z zastrzeżeniem, że takie linie, jeżeli łączą co najmniej dwa Umawiające się Państwa, mogą być wpisane na listę tylko za wspólną zgodą tych państw.

<sup>1)</sup> Przez „stację” rozumie się również porty żeglugi wodnej oraz wszelkie otwarte do użytku publicznego urządzenia komunikacji samochodowej, które służą do wykonywania umowy przewozu.

#### TITRE PREMIER

#### OBJET ET PORTÉE DE LA CONVENTION

##### Article premier.

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

§ 1. — La présente Convention s'applique, sous réserve des exceptions prévues aux paragraphes suivants, à tous les transports de voyageurs et de bagages avec des titres de transport internationaux pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et effectués exclusivement sur des lignes inscrites dans la liste établie conformément à l'article 59.

§ 2. — Les transports dont la gare<sup>1)</sup> de départ et la gare d'arrivée sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit sont, sauf en ce qui concerne l'application de l'article 28, § 1, soumis au droit de l'Etat de départ:

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

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

§ 3. — Les transports entre gares de deux Etats limitrophes, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport sont exclusivement exploitées par des chemins de fer de l'un de ces Etats et que les lois et règlements d'aucun de ces Etats ne s'y opposent, sont soumis au droit de l'Etat dont relèvent les chemins de fer qui exploitent les lignes par lesquelles s'effectue le transport.

§ 4. — Les tarifs fixent les relations pour lesquelles des titres de transport internationaux sont délivrés.

##### Article 2.

**Dispositions relatives aux transports mixtes.**

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

<sup>1)</sup> Par „gare” on entend également les ports des services de navigation et tout établissement des services automobiles ouverts au public pour l'exécution du contrat de transport.

§ 2. Przedsiębiorstwa eksploatujące takie linie podlegają wszelkim obowiązkom i posiadają wszelkie prawa przyznane kolejom niniejszą Konwencją z zastrzeżeniem odchyleń niezbędnie wynikających z odmiennego sposobu przewozu. Jednakże postanowienia o odpowiedzialności, ustalone niniejszą Konwencją, nie mogą być przedmiotem odchyleń.

§ 3. Każde państwo, które pragnie wpisania na listę jednej z linii określonych w § 1, musi postarać się, aby odchylenia przewidziane w § 2 były ogłoszone w ten sam sposób jak taryfy.

§ 4. Dla przewozów międzynarodowych, wykonywanych oprócz kolei także przez przedsiębiorstwa przewozowe inne, niż określone w § 1, koleje mogą w celu uwzględnienia odrębnych właściwości każdego rodzaju przewozu ustalić wspólnie z zainteresowanymi przedsiębiorstwami przewozowymi postanowienia taryfowe, poddające takie przewozy reglamentacji prawnej odmiennej niż przewidziana w niniejszej Konwencji. Mogą one w tym przypadku przewidzieć użycie innego dokumentu przewozowego, aniżeli ten, który przewiduje niniejsza Konwencja.

### Artykuł 3

#### Obowiązek przewozu kolei

§ 1. Kolej jest obowiązana dokonywać wszelkich przewozów osób i bagażu stosownie do postanowień niniejszej Konwencji, jeżeli:

a) podróżny zastosuje się do postanowień niniejszej Konwencji i taryfy międzynarodowej;

b) przewóz jest możliwy przy użyciu zwykłych środków przewozowych;

c) przewozowi nie stoją na przeszkodzie okoliczności, których kolej nie może uniknąć i którym nie może zapobiec.

§ 2. Jeżeli właściwa władza zarządziła wstrzymanie albo całkowite lub częściowe zawieszenie ruchu, zarządzenia te należy niezwłocznie podać do wiadomości publiczności i kolejom; te ostatnie podają je do wiadomości kolejom innych państw celem publikacji.

§ 3. Wszelkie naruszenie przez kolej postanowień niniejszego artykułu może stanowić podstawę do roszczenia o wynagrodzenie spowodowanej szkody.

### TYTUŁ II

#### UMOWA PRZEWOZU

#### Rozdział I

#### Przewóz osób

#### Artykuł 4

#### Prawo przejazdu

Z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w taryfach, podróżny powinien być zaopatrzony z chwilą rozpoczęcia podróży w dokument ważny na przejazd, który powinien zachować przez cały czas podróży, okazując go na żądanie każdemu pracownikowi upoważnionemu do kontroli i oddać go po ukończeniu podróży.

§ 2. — Les entreprises de ces lignes sont soumises à toutes les obligations imposées et sont investies de tous les droits reconnus aux chemins de fer par la présente Convention, sous réserve des dérogations résultant nécessairement des modalités différentes du transport. Toutefois, les règles de responsabilité établies par la présente Convention ne peuvent faire l'objet de dérogations.

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

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

### Article 3.

#### Obligation pour le chemin de fer de transporter.

§1. — Le chemin de fer est tenu d'effectuer, aux conditions de la présente Convention, tout transport de voyageurs ou de bagages, pourvu que:

a) le voyageur se conforme aux prescriptions de la présente Convention et du tarif international;

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

c) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne peut pas éviter et auxquelles il ne dépend pas de lui de remédier.

§ 2. — Lorsque l'autorité compétente a décidé que le service sera supprimé ou suspendu en totalité ou en partie, les mesures prises à cet effet doivent être sans délai portées à la connaissance du public et des chemins de fer, à charge pour ceux-ci d'en informer les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

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

### TITRE II

#### DU CONTRAT DE TRANSPORT

#### Chapitre premier.

#### Transport des voyageurs.

#### Article 4.

#### Droit au transport.

Dès le commencement de son voyage, sauf exceptions prévues dans les tarifs, le voyageur doit être muni d'un titre de transport valable, qu'il est tenu de conserver pendant tout le cours du voyage, de présenter, s'il en est requis, à tout agent chargé du contrôle et de rendre à la fin du voyage.



## Artykuł 5

### Bilety

§ 1. Bilety komunikacji międzynarodowej wydane na podstawie niniejszej Konwencji muszą posiadać znak



§ 2. Jeżeli taryfy nie przewidują wyjątków, bilety muszą zawierać następujące dane:

- a) oznaczenie stacji wyjazdu i przeznaczenia;
- b) drogę przewozu; jeżeli dozwolone jest użycie różnych dróg lub środków przewozu, musi to być zaznaczone;
- c) rodzaj pociągu i klasę wagonu;
- d) opłatę za przejazd;
- e) pierwszy dzień ważności;
- f) czas ważności.

§ 3. Taryfy lub umowy między kolejami ustalają język, w jakim bilety mają być drukowane i wypełniane, oraz określają ich formę i treść.

§ 4. Bilet zeszytowy wydany na podstawie taryfy międzynarodowej stanowi tylko jeden dokument na przejazd w rozumieniu niniejszej Konwencji.

§ 5. Jeżeli taryfy nie przewidują wyjątku, bilet może być odstąpiony tylko wówczas, jeżeli nie jest imienny i podróż nie została jeszcze rozpoczęta.

§ 6. Podróżny obowiązany jest przy otrzymaniu biletu upewnić się, czy odpowiada on jego wskazówkom.

## Artykuł 6

### Zniżka opłat za przejazd dzieci

§ 1. Dzieci do ukończenia piątego roku życia przewozi się bezpłatnie bez biletu, jeżeli nie żąda się dla nich oddzielnego miejsca.

§ 2. Dzieci w wieku powyżej pięciu lat, aż do ukończenia dziesiątego roku życia, oraz dzieci młodsze, dla których zażądano oddzielnego miejsca, przewozi się za opłatami ulgowymi, które nie mogą przewyższać połowy cen biletów dla dorosłych, z wyjątkiem dopłat za użycie pewnych wagonów i pociągów i z zastrzeżeniem zaokrąglenia kwot według przepisów zarządu wydającego bilet.

Zniżki tej można nie udzielać przy biletach, których ceny są już obniżone w stosunku do normalnej ceny biletu na przejazd w jednym kierunku.

§ 3. Taryfy mogą jednak przewidywać inne granice wieku, niż wskazane w §§ 1 i 2, o ile granice te nie będą niższe ani od ukończonych czterech lat, jeżeli chodzi o bezpłatny przewóz wskazany w § 1, ani od ukończonych dziesięciu lat w przypadku stosowania ulgowych opłat wskazanych w § 2.

## Artykuł 7

### Czas ważności biletów

§ 1. Czas ważności biletów ustalają taryfy.

§ 2. Pierwszy dzień ważności biletu wlicza się do czasu ważności jako pełny dzień. Podróżny może rozpocząć podróż w dowolnym dniu czasu ważności swego biletu; z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w taryfach musi go zakończyć najpóźniej pociągiem, który według rozkładu jazdy przyjeżdża do stacji przeznaczenia najpóźniej o godzinie 24 w ostatnim dniu ważności biletu.

## Article 5.

### Billets.

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



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

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

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

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

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

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

## Article 6.

### Réduction de prix pour les enfants.

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

§ 2. — Les enfants âgés de plus de cinq ans jusqu'à dix ans révolus et les enfants plus jeunes pour lesquels une place distincte est réclamée sont transportés à des prix réduits qui ne peuvent dépasser la moitié des prix perçus pour les billets d'adultes, sauf en ce qui concerne les suppléments perçus pour l'utilisation de certaines voitures ou de certains trains et sans préjudice de l'arrondissement des sommes effectué conformément aux règles de l'administration d'émission du billet.

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

§ 3. — Les tarifs peuvent toutefois prévoir des limites d'âge différentes de celles qui figurent aux §§ 1 et 2, en tant que ces limites ne seront inférieures ni à l'âge de quatre ans révolus, en ce qui concerne la gratuité de transport visée au § 1, ni à dix ans révolus dans le cas d'application des prix réduits visés au § 2.

## Article 7.

### Durée de validité des billets.

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

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

## Artykuł 8

### Wyznaczanie i zamawianie miejsc

§ 1. Podróżny może założyć wolne miejsce tak dla siebie, jak i dla innych osób z nim jadących, których bilety może okazać. Podróżny, który opuszcza swe miejsce, nie założony go w sposób widoczny, traci prawo do jego zajmowania. Poza tym przydzielanie miejsc regulują przepisy obowiązujące na każdej kolei.

§ 2. Taryfy lub rozkłady jazdy postanawiają, czy i na jakich warunkach mogą lub muszą być zamawiane miejsca w niektórych pociągach.

## Artykuł 9

### Przerwy podróży na stacjach pośrednich

§ 1. Podróżny ma prawo przerywać podróż dowolną ilość razy bez żadnej formalności, chyba że taryfy przewidują odchylenia.

§ 2. Korzystanie przez podróżnego z prawa dokonywania przerw podróży na stacjach pośrednich nie powoduje przedłużenia czasu ważności, przewidzianego w taryfach.

§ 3. Podróżny, który przerwał podróż, może ją wznowić tylko ze stacji przerwy lub ze stacji położonej na drodze, na której przejazd jeszcze nie odbył się.

## Artykuł 10

### Zmiana klasy lub pociągu

Podróżny może zająć miejsce w klasie wyższej lub przejść do pociągu kategorii wyższej, niż wskazano na bilecie, na warunkach ustalonych w taryfach i po uiszczeniu przewidzianej dopłaty.

## Artykuł 11

### Podróżny bez ważnego biletu

§ 1. Podróżny, który nie może okazać ważnego biletu, obowiązany jest uiścić oprócz opłaty za przejazd dopłatę; dopłatę tę oblicza się według przepisów kolei, na której zażądano uiszczenia dopłaty.

§ 2. Bilety, na których dokonano zmiany w sposób nie-  
dozwolony, będą uważane za nieważne i zostaną odebrane przez personel kolejowy.

§ 3. Podróżnego, który odmawia natychmiastowego uiszczenia opłaty za przejazd lub dopłaty, można wyłączyć z podróży. Podróżny wyłączony z podróży nie może żądać wydania mu bagażu do jego dyspozycji na innej stacji niż stacja przeznaczenia.

## Artykuł 12

### Osoby wyłączone lub dopuszczone warunkowo do przewozu

§ 1. Nie dopuszcza się do pociągu lub można usuwać z pociągu w czasie podróży:

a) osoby w stanie nietrzeźwym oraz takie, które zachowują się nieodpowiednio lub nie przestrzegają postanowień ustaw i przepisów; osoby te nie mają prawa żądać zwrotu opłaty za bilet ani opłaty uiszczonej za przewóz ich bagażu;

## Article 8.

### Attribution et location des places.

§ 1. — Le voyageur peut marquer une place disponible tant pour lui-même que pour les autres personnes qui font le voyage avec lui et dont il peut présenter les billets. Le voyageur qui quitte sa place sans la marquer d'une façon évidente, perd son droit à l'occuper. Au reste, l'attribution des places est réglée conformément aux prescriptions en vigueur sur chaque chemin de fer.

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

## Article 9.

### Arrêts aux gares intermédiaires.

§ 1. — Le voyageur a le droit de s'arrêter en cours de route, aussi souvent qu'il le désire et sans formalité, sauf dérogations prévues dans les tarifs.

§ 2. — L'usage par le voyageur du droit de s'arrêter aux gares intermédiaires n'augmente pas la durée de validité prévue par les tarifs.

§ 3. — Le voyageur qui a interrompu son voyage ne peut le reprendre qu'à la gare d'interruption ou à une gare située sur le parcours non encore effectué.

## Article 10.

### Changement de classe ou de train.

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

## Article 11.

### Voyageur sans billet valable.

§ 1. — Le voyageur qui ne peut pas présenter un billet valable est tenu de payer une surtaxe, outre le prix du voyage; cette surtaxe est calculée conformément aux règlements du chemin de fer sur lequel le paiement de la surtaxe est exigé.

§ 2. — Les billets ayant subi une modification illicite seront considérés comme non valables et retirés par le personnel de service.

§ 3. — Le voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix du voyage ou de la surtaxe peut être exclu du voyage. Le voyageur exclu ne peut exiger que ses bagages soient mis à sa disposition à une gare autre que la gare destinataire.

## Article 12.

### Personnes exclues du train ou admises sous conditions.

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

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

b) osoby, które z powodu choroby lub innych przyczyn mogłyby być uciążliwe dla współpodróżnych, chyba że przedtem zamówiono dla nich oddzielny przedział lub nie ma możliwości oddania go im do dyspozycji za opłatą; jednakże osoby, które zachorowały w drodze należy przewieźć przynajmniej do najbliższej stacji, na której można im zapewnić niezbędną opiekę. Opłatę za przejazd zwraca się im na warunkach określonych w artykule 26, po potrąceniu części należności przypadającej za przebytą drogę; w danym przypadku to samo dotyczy również opłat za przewóz bagażu.

§ 2. Przewóz osób chorych zakaźnie regulują umowy i przepisy międzynarodowe albo, w razie ich braku, ustawy i przepisy obowiązujące w każdym państwie.

### Artykuł 13

#### Zabieranie bagażu ręcznego i zwierząt do wagonów osobowych

§ 1. Podróżni mają prawo zabierać ze sobą bezpłatnie do wagonów osobowych łatwo przenośne przedmioty (bagaż ręczny). Każdy podróżny ma dla swego bagażu ręcznego do rozporządzenia tylko przestrzeń nad i pod miejscem, które zajmuje.

Postanowienie to stosuje się analogicznie w wagonach typu specjalnego, w szczególności w wagonach, które posiadają pomieszczenie na bagaż.

§ 2. Nie wolno zabierać do wagonów osobowych:

a) materiałów i przedmiotów wyłączonych od przewozu jako bagaż na mocy artykułu 17 litera a), z wyjątkami przewidzianymi w taryfach; jednakże podróżni, którzy pełnią służbę publiczną albo na podstawie ustawowego lub urzędowego pozwolenia noszą broń palną, mają prawo zabrać ze sobą amunicję w ilościach nie przekraczających najniższej z norm określonych w przepisach obowiązujących na terytoriach, przez które przewóz się odbywa; strażnicy towarzyszący więźniom i jadącej z nimi w oddzielnych wagonach lub przedziałach wolno zabrać ze sobą nabitą broń palną;

b) przedmiotów, które ze względu na ich właściwość mogłyby być uciążliwe lub niewygodne dla podróżnych albo spowodować szkodę;

c) przedmiotów, których zabranie do wagonów osobowych sprzeciwiają się przepisy celne lub przepisy innych władz administracyjnych;

d) zwierząt żywych; wolno jednak zabierać małe zwierzęta zamknięte w klatkach, skrzynkach lub koszach albo w innym odpowiednim opakowaniu, małe psy, nawet nie zamknięte, jeżeli zwierzęta te nie są uciążliwe dla podróżnych z powodu zapachu, hałasu lub w jakikolwiek inny sposób i jeżeli nie zabraniają tego przepisy policyjne poszczególnych państw, żaden podróżny nie sprzeciwia się temu, a zwierzęta mogą być trzymane na kolanach lub umieszczone tak, jak bagaż ręczny.

Taryfy lub rozkłady jazdy mogą zabraniać lub zezwalać na zabieranie zwierząt do niektórych rodzajów wagonów osobowych lub pociągów.

§ 3. Taryfy postanawiają, czy i za jakie zwierzęta należy uiszczać opłatę za przewóz.

§ 4. Pracownicy kolejowi mają prawo sprawdzać w obecności podróżnego właściwości przedmiotów zabranych do wagonów osobowych, jeżeli istnieje uzasadnione podejrzenie przekroczenia postanowień § 2, z wyjątkiem przedmiotów, których dotyczy § 2 litera c).

§ 5. Nadzór nad przedmiotami i zwierzętami zabranymi do wagonu osobowego należy do podróżnego, z wyjątkiem przypadku, gdy podróżny nie może sprawować tego nadzoru z powodu znajdowania się w wagonie typu specjalnego określonego w § 1.

b) les personnes qui, en raison d'une maladie ou pour d'autres causes, paraîtraient devoir incommoder leurs voisins, à moins qu'un compartiment entier n'ait été loué pour elles d'avance ou ne puisse être mis à leur disposition contre paiement; toutefois les personnes tombées malades en cours de route doivent être transportées au moins jusqu'à la première gare où il est possible de leur donner les soins nécessaires. Le prix du voyage leur sera restitué, dans les conditions fixées à l'article 26, après déduction de la part afférente au parcours effectué; le cas échéant, il en sera de même en ce qui concerne le transport des bagages.

§ 2. — Le transport des personnes atteintes de maladies contagieuses est régi par les Conventions et règlements internationaux ou, à défaut, par les lois et règlements en vigueur dans chaque Etat.

### Article 13.

#### Introduction de colis à main et d'animaux dans les voitures.

§ 1. — Les voyageurs sont autorisés à prendre gratuitement avec eux dans les voitures des objets faciles à porter (colis à main). Chaque voyageur ne dispose pour ses colis à main que de l'espace situé au-dessus et au-dessous de la place qu'il occupe.

Cette règle est applicable par analogie lorsque les voitures sont d'un type spécial, notamment lorsqu'elles comportent une soute à bagages.

§ 2. — Ne peuvent être introduits dans les voitures:

a) les matières et objets exclus du transport comme bagages en vertu de l'article 17, lettre a), sauf exceptions prévues dans les tarifs; toutefois, les voyageurs qui, dans l'exercice d'un service public ou moyennant une autorisation légale ou administrative, portent une arme à feu, sont autorisés à prendre avec eux des munitions sans dépasser la plus faible des limites fixées par les règlements en vigueur sur les territoires empruntés; il est permis aux gardes accompagnant des prisonniers et voyageant avec ceux-ci dans des voitures ou compartiments spéciaux de prendre avec eux des armes à feu chargées;

b) les objets de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs ou à causer un dommage;

c) les objets que les prescriptions de douane ou d'autres autorités administratives ne permettent pas d'introduire dans les voitures;

d) les animaux vivants. Les petits animaux enfermés dans des cages, caisses ou paniers ou autres emballages appropriés, les petits chiens, même non enfermés, sont cependant admis, pourvu que les dits animaux ne puissent incommoder les voyageurs par leur odeur, leur bruit ou de quelque autre manière, que les prescriptions de police des différents Etats ne s'y opposent pas, qu'aucun voyageur n'y fasse objection et que ces animaux puissent être portés sur les genoux ou placés comme les colis à main.

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

§ 3. — Les tarifs indiquent si et pour quels animaux le prix de transport doit être payé.

§ 4. — Les employés du chemin de fer ont le droit de s'assurer, en présence du voyageur, de la nature des objets introduits dans les voitures, quand il existe des motifs sérieux de présumer une contravention aux dispositions du § 2, à l'exception de celles qui concernent le § 2, lettre c).

§ 5. — La surveillance des objets et des animaux que le voyageur prend avec lui dans la voiture lui incombe, sauf quand il ne peut l'exercer du fait qu'il se trouve dans une voiture du type spécial visé au § 1.

Podróżny jest odpowiedzialny za wszelką szkodę spowodowaną przez przedmioty lub zwierzęta zabrane przez niego do wagonu osobowego, jeżeli nie udowodni, że szkody spowodowane zostały z winy kolei.

#### Artykuł 14

##### Pociągi. Rozkłady jazdy

§ 1. Do przewozu służą pociągi regularne przewidziane w rozkładach jazdy oraz pociągi uruchamiane w miarę potrzeby.

§ 2. Koleje obowiązane są we właściwym czasie wywieszać na stacjach ogłoszenia o czasie odjazdu pociągów i umożliwiać podróżnym zaznajamianie się z rozkładami jazdy pociągów kursujących na swoich liniach. W rozkładach jazdy muszą być uwidocznione rodzaje pociągów, klasy wagonów, warunki dopuszczenia podróżnych do przewozu oraz czas odjazdu pociągów; na większych stacjach pośrednich i na stacjach końcowych w rozkładach jazdy powinien być uwidoczniiony także czas przybycia, jak również ważniejsze połączenia.

#### Artykuł 15

##### Utrata połączeń. Odwołanie pociągów

Jeżeli wskutek spóźnienia się pociągu utracono połączenie z innym pociągiem lub jeżeli pociąg odwołano na całym lub częściowym jego przebiegu, a podróżny pragnie kontynuować podróż, kolej jest obowiązana w miarę możliwości przewieźć go wraz z bagażem bez żadnej dopłaty pociągiem, który jedzie do tej samej stacji przeznaczenia tą samą linią lub inną drogą należącą do zarządów kolejowych pierwotnej drogi przejazdu i który umożliwia podróżnemu przybycie do stacji przeznaczenia z mniejszym opóźnieniem. Zawiadowca stacji obowiązany jest w danym razie poświadczyć na bilecie utratę połączenia lub odwołanie pociągu, przedłużyć w razie potrzeby czas ważności biletu i poświadczyć ważność biletu na nową drogę, na klasę wyższą lub na pociąg o taryfie wyższej. Kolej ma jednak prawo zakazać w taryfie lub w rozkładzie jazdy korzystania z pewnych pociągów.

## Rozdział II

### Przewóz bagażu

#### Artykuł 16

##### Przedmioty dopuszczone do przewozu

§ 1. Do przewozu jako bagaż dopuszczone są przedmioty umieszczone w kufrach, koszach, walizkach, workach podróżnych, pudłach do kapeluszy lub w innym tego rodzaju opakowaniu, jak również i takie opakowania.

§ 2. Ponadto do przewozu jako bagaż dopuszcza się także bez opakowania następujące przedmioty, jeżeli nadają się do przewozu bez opakowania:

a) fotele dla chorych, przenośne lub na kółkach, fotele na kółkach poruszane przez samych chorych z silnikiem lub bez silnika; pomocniczego, leżaki;

b) wózki dziecięce;

c) przenośne instrumenty muzyczne;

d) instrumenty zawodowe, w tym przedmioty służące do występów artystów pod warunkiem, że ich stan i opakowanie oraz rozmiary i waga pozwalają na szybkie załadowanie ich i umieszczenie w wagonach bagażowych;

Il est responsable de tout dommage causé par les objets ou les animaux qu'il prend avec lui dans la voiture, à moins qu'il ne prouve que les dommages ont été causés par une faute du chemin de fer.

#### Article 14.

##### Trains. Horaires.

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

§ 2. — Les chemins de fer sont tenus d'afficher dans les gares, en temps utile, les heures de départ des trains et de donner aux voyageurs la possibilité de se renseigner sur l'horaire des trains de leurs propres lignes. Ces horaires doivent indiquer la catégorie des trains, les classes de voiture, les conditions d'admission des voyageurs et les heures de départ des trains; pour les gares de transit suffisamment importantes et les gares terminus, ils doivent indiquer aussi les heures d'arrivée, de même que les principales correspondances de trains.

#### Article 15.

##### Correspondances manquées. Suppressions de trains.

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

## Chapitre II.

### Transport des bagages.

#### Article 16.

##### Objets admis au transport.

§ 1. — Sont admis au transport comme bagages les objets contenus dans des malles, paniers, valises, sacs de voyage, boîtes à chapeaux et autres emballages de ce genre, ainsi que les emballages eux-mêmes.

§ 2. — Sont en outre admis au transport comme bagages, même sans emballage, s'il se prêtent au transport sans emballage:

a) les fauteuils portatifs ou roulants pour malades, les fauteuils roulants mus par les malades eux-mêmes avec ou sans moteur auxiliaire, les chaises longues;

b) les voitures d'enfants;

c) les instruments de musique portatifs;

d) les instruments professionnels, y compris le matériel pour représentations d'artistes, pourvu que leur conditionnement, leur volume et leur poids permettent de les charger et de les placer rapidement dans les fourgons;

e) sprzęt sportowy;

f) rowery, także z silnikiem pomocniczym, motocykle bez przyczepki i pojazdy podobnego rodzaju pod warunkiem usunięcia nie przymocowanych trwale przyborów dodatkowych.

Zbiorniki pojazdów silnikowych mogą zawierać materiały pędne. Podróżny powinien zamknąć kurek, znajdujący się ewentualnie między zbiornikiem a silnikiem. Przymocowane trwale do pojazdu zbiorniki zapasowe mogą również zawierać materiał pędny pod warunkiem ich zamknięcia. Motocykle, których zbiorniki zawierają materiał pędny, powinny być załadowane stojąco na własnych kołach i zabezpieczone przed przewróceniem się.

§ 3. Taryfy mogą ograniczyć ilość, rozmiary i wagę przedmiotów wymienionych w § 2, a dopuszczonych do przewozu jako bagaż, i ustalać warunki, pod jakimi podróżny obowiązany jest pomagać przy załadunku, przeładunku i wyładunku.

Taryfy mogą zezwalać pod pewnymi warunkami na przewóz jako bagaż innych przedmiotów (na przykład motocykli z przyczepką i samochodów) oraz zwierząt zamkniętych w dostatecznie zabezpieczonych klatkach.

#### Artykuł 17

##### Przedmioty wyłączone od przewozu

Wyłączone są od przewozu jako bagaż:

a) materiały i przedmioty niebezpieczne, w szczególności broń nabita, materiały i przedmioty wybuchowe i zapalne, materiały działające palnie, trujące i radioaktywne, żrące oraz materiały budzące odrazę lub mogące spowodować infekcję;

b) przedmioty, których przewóz zastrzeżony jest poczcie choćby tylko na jednym z terytoriów drogi przewozu bagażu;

c) przedmioty, których przewóz jest zabroniony choćby tylko na jednym z terytoriów drogi przewozu bagażu.

Taryfy mogą dopuszczać do przewozu jako bagaż na określonych warunkach niektóre materiały i przedmioty wyłączone w myśl litery a).

#### Artykuł 18

##### Odpowiedzialność podróżnego za bagaż. Dopłaty

§ 1. Posiadacz kwitu bagażowego jest odpowiedzialny za przestrzeganie postanowień artykułów 16 i 17; ponosi on odpowiedzialność za wszelkie następstwa wykroczenia przeciw tym postanowieniom.

§ 2. Jeżeli ustawy lub przepisy państwa, na terytorium którego zdarzy się taki przypadek, tego nie zabraniają, kolej ma prawo w razie uzasadnionego podejrzenia wykroczenia sprawdzić, czy zawartość bagażu odpowiada przepisom. Posiadacza kwitu bagażowego wzywa się do uczestniczenia przy sprawdzeniu; jeżeli on nie zjawi się albo nie można go odszukać, sprawdzenia powinno dokonać się, w razie braku innych przepisów w ustawach i przepisach obowiązujących w państwie, w którym dokonuje się sprawdzenia, w obecności dwóch świadków nie należących do personelu kolejowego. W razie stwierdzenia wykroczenia koszty sprawdzenia obciążają posiadacza kwitu bagażowego.

§ 3. W razie naruszenia postanowień artykułów 16 i 17 posiadacz kwitu bagażowego musi uiścić dopłatę niezależnie od zapłacenia różnicy w opłacie za przewóz i ewentualnie odszkodowania za stratę.

e) les engins de sport;

f) les cycles avec ou sans moteur auxiliaire, les motocyclettes sans side-car et les véhicules analogues, à condition qu'ils soient démunis d'accessoires non fixés à demeure.

Les réservoirs des véhicules à moteur peuvent contenir de l'essence. Le voyageur doit fermer le robinet qui se trouve éventuellement entre le réservoir et le moteur. Les réservoirs auxiliaires solidement fixés au véhicule peuvent également contenir de l'essence à condition d'être fermés. Les motocyclettes dont les réservoirs contiennent de l'essence doivent être chargées debout sur leurs roues, garanties de toute chute.

§ 3. — Les tarifs peuvent limiter la quantité, le volume et le poids des objets désignés au § 2 admis au transport comme bagages et fixer les conditions dans lesquelles l'aide du voyageur peut être requise pour le chargement, le transbordement et le déchargement.

Les tarifs peuvent autoriser sous certaines conditions le transport comme bagages d'autres objets (par exemple les motocyclettes avec side-car et les automobiles) et celui d'animaux enfermés dans des cages présentant des garanties suffisantes.

#### Article 17.

##### Objets exclus du transport.

Sont exclus du transport comme bagages:

a) les matières et objets dangereux, notamment les armes chargées, les matières et objets explosibles et inflammables, les matières comburantes, vénéneuses, radioactives, corrosives ainsi que les matières répugnantes ou susceptibles de produire une infection;

b) les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir par les bagages;

c) les objets dont le transport est interdit, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir par les bagages.

Les tarifs peuvent admettre au transport comme bagages, dans des conditions déterminées, certaines matières et certains objets qui en sont exclus sous lettre a).

#### Article 18.

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

§ 1. — Le détenteur du bulletin de bagages est responsable de l'observation des prescriptions des articles 16 et 17; il supporte toutes les conséquences d'une infraction à ces prescriptions.

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

§ 3. — En cas d'infraction aux dispositions des articles 16 et 17, le détenteur du bulletin de bagages doit payer une surtaxe sans préjudice du supplément de prix de transport et, s'il y a lieu, des indemnités pour le dommage.



Dopłatę należy uiścić za każdy kilogram wagi brutto przedmiotów wyłączonych od przewozu jako багаж, licząc:

a) po 3 franki za kilogram, najmniej jednak 6 franków od przesyłki, jeżeli przedmioty te zawierają materiały wyłączone od przewozu jako przesyłki towarowe na podstawie załącznika I do Konwencji Międzynarodowej o Przewozie Towarów Kolejami (CIM);

b) po 2 franki za kilogram, najmniej jednak 4 franki od przesyłki, we wszystkich innych przypadkach naruszenia postanowień artykułów 16 i 17.

#### Artykuł 19

##### Opakowanie i stan багажу

§ 1. Kolej może odmówić przyjęcia багажу, którego stan jest wadliwy lub opakowanie jest niedostateczne albo nosi widoczne ślady uszkodzenia. Jeżeli kolej mimo to go przyjmie, ma ona prawo zamieścić w kwicie багаżowym stosowną uwagę. Przyjęcie przez podróżnego kwitu багаżowego zawierającego taką uwagę uważa się jako dowód uznania przez podróżnego ścisłości tej uwagi.

§ 2. Багаж musi być zaopatrzone w dostatecznie trwałe napisy, wskazujące nazwisko i adres podróżnego oraz nazwę stacji przeznaczenia.

§ 3. Dawne nalepki, adresy i inne napisy, odnoszące się do poprzednich przewozów, podróżny powinien usunąć lub uczynić nieczytelnymi.

#### Artykuł 20

##### Nadanie i przewóz багажу

§ 1. Багаж można nadać do przewozu tylko za okazaniem biletu ważnego na przejazd co najmniej do stacji przeznaczenia багажу i drogą wskazaną na bilecie. Jeżeli bilet ważny na przejazd kilku drogami lub jeżeli miejscowość przeznaczenia jest obsługiwana przez kilka stacji, podróżny musi wskazać dokładnie drogę przewozu lub stację, do której багаж ma być odprawiony. Kolej nie odpowiada za skutki wynikłe z niezastosowania się podróżnego do tego przepisu.

Jeżeli taryfy to przewidują, podróżny może w czasie ważności swego biletu na przejazd nadać do przewozu багаж albo bezpośrednio na całą drogę przewozu od stacji wyjazdu do stacji przeznaczenia albo na dowolne odcinki tej drogi.

Taryfy postanawiają, czy i pod jakimi warunkami багаж może być dopuszczony do przewozu inną drogą niż wskazana na okazanym bilecie lub też bez okazania biletu. Jeżeli taryfy przewidują przyjmowanie багажу do przewozu bez okazania biletu, to postanowienia niniejszej Konwencji, normujące prawa i obowiązki podróżnego, który jedzie ze swym багаżem, stosuje się do nadawcy багажу nadanego do przewozu bez okazania biletu.

§ 2. Oplatę za przewóz багажу uiszcza się przy nadaniu.

§ 3. Poza tym postępowanie przy nadawaniu багажу do przewozu określają ustawy i przepisy obowiązujące na stacji nadania.

§ 4. Taryfy mogą przewidzieć specjalne przepisy dla nadania foteli dla chorych, wózków dziecięcych, sprzętu sportowego, rowerów i pojazdów silnikowych.

§ 5. Na warunkach obowiązujących na stacji nadania podróżny może wskazać pociąg, którym багаж jego powi-

La surtaxe doit être payée pour chaque kilogramme brut des objets exclus du transport comme bagages:

a) à raison de trois francs, avec un minimum de perception de six francs, si ces objets comprennent des matières qui sont exclues du transport comme marchandises, en vertu de l'Annexe I à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM);

b) à raison de deux francs, avec un minimum de perception de quatre francs, dans tous les autres cas d'infraction aux dispositions des articles 16 et 17.

#### Article 19.

##### Emballage et conditionnement des bagages.

§ 1. — Les bagages dont l'état ou le conditionnement est défectueux ou l'emballage insuffisant ou qui présentent des signes manifestes d'avaries peuvent être refusés par le chemin de fer. Si néanmoins celui-ci les accepte, il aura le droit d'apporter une mention appropriée sur le bulletin de bagages. L'acceptation par le voyageur du bulletin de bagages portant une telle mention est considérée comme preuve que le voyageur a reconnu l'exactitude de cette mention.

§ 2. — Les bagages doivent porter, dans des conditions de fixité suffisantes, l'indication du nom et de l'adresse du voyageur et celle de la gare de destination.

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

#### Article 20.

##### Enregistrement et transports des bagages.

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

Si le billet est valable pour plusieurs itinéraires, ou si le lieu de destination est desservi par plusieurs gares, le voyageur doit désigner exactement l'itinéraire à suivre ou la gare pour laquelle l'enregistrement doit avoir lieu. Le chemin de fer ne répond pas des conséquences de l'inobservation de cette prescription par le voyageur.

Si les tarifs le prévoient, le voyageur peut, pendant la durée de validité de son billet, faire enregistrer des bagages ou bien directement pour le parcours total de la gare de départ jusqu'à la gare d'arrivée, ou bien pour des fractions quelconques du parcours total.

Les tarifs déterminent si et dans quelles conditions des bagages peuvent être admis au transport par un itinéraire autre que celui qui est indiqué sur le billet présenté ou sans présentation de billets. Lorsque les tarifs prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation de billets, les dispositions de la présente Convention fixant les droits et obligations du voyageur que ses bagages accompagnent s'appliquent à l'expéditeur de bagages enregistrés sans présentation de billets.

§ 2. — Le prix du transport de bagages doit être payé lors de l'enregistrement.

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

§ 4. — Les tarifs peuvent prévoir des prescriptions spéciales pour l'enregistrement des fauteuils pour malades, voitures d'enfants, engins de sport, cycles et véhicules à moteur.

§ 5. — Le voyageur peut indiquer, sous les conditions en vigueur à la gare de départ, le train par lequel ses бага-

nien być wysłany. Jeżeli podróżny nie skorzysta z tego prawa, bagaż wysłany się najbliższym odpowiednim pociągiem.

Jeżeli bagaż musi być przeładowany na stacji pośredniej do innego pociągu, dalszy jego przewóz powinien odbyć się na warunkach ustalonych w przepisach wewnętrznych najbliższym pociągiem przeznaczonym do normalnego przewozu bagażu.

Przewóz bagażu na wyżej wymienionych warunkach może odbywać się tylko wówczas, gdy nie stoją na przeszkodzie formalności wymagane na stacji nadania lub w drodze przez władze celne lub inne władze administracyjne.

Kolej ma prawo wyłączyć od przewozu bagażu pewne pociągi lub pewne rodzaje pociągów albo też ograniczyć w nich przewóz bagażu.

#### Artykuł 21

##### Kwit bagażowy

§ 1. Przy nadaniu bagażu wydaje się podróżnemu kwit bagażowy. Podróżny, przyjmując kwit bagażowy, obowiązany jest upewnić się, czy kwit został sporządzony według jego wskazówek.

§ 2. Kwity bagażowe wydawane dla przewozów międzynarodowych powinny być sporządzone na formularzu, którego wzór przewidziany jest w załączniku I do niniejszej Konwencji i zawierać powinny następujące dane:

- a) nazwę stacji nadania i przeznaczenia;
- b) drogę przewozu;
- c) dzień nadania i pociąg, na który bagaż nadano;

d) ilość biletów, chyba że bagaż nadano do przewozu bez okazania biletu;

e) ilość i wagę sztuk;

f) wysokość opłaty za przewóz i innych opłat;

g) w razie potrzeby, wyrażoną liczbami i słowami kwotę wartości dostawy, deklarowanej, stosowanie do artykułu 22.

Taryfy mogą przewidywać dla pewnych komunikacji lub dla pewnych przesyłek odchylenia co do formy i treści kwitu bagażowego.

§ 3. Taryfy lub umowy między kolejami określają język, w którym należy drukować i wypełniać kwity bagażowe.

#### Artykuł 22

##### Deklaracja wartości dostawy

§ 1. Przy każdym przewozie bagażu można deklarować wartość dostawy, wpisując ją do kwitu bagażowego zgodnie z artykułem 21 § 2 litera g).

Kwotę deklarowanej wartości należy podać w walucie państwa nadania lub w każdej innej walucie ustalonej w taryfach.

§ 2. Opłatę za deklarację wartości dostawy ustalają taryfy międzynarodowe.

#### Artykuł 23

##### Wydanie bagażu

§ 1. Bagaż wydaje się za zwrotem kwitu bagażowego. Kolej nie jest obowiązana sprawdzać, czy posiadacz kwitu bagażowego jest uprawniony do odbioru.

§ 2. Posiadacz kwitu bagażowego ma prawo żądać od służby wydawania na stacji przeznaczenia bagażu natychmiast po przybyciu pociągu, którym bagaż powinien być

ges doivent être expédiés. S'il n'use pas de cette faculté, l'acheminement a lieu par le premier train approprié.

Si les bagages doivent changer de train dans une gare de correspondance, le transport doit avoir lieu par le premier train qui doit assurer, dans les conditions fixées par les règlements nationaux, le service normal des bagages.

L'acheminement des bagages ne peut avoir lieu dans les conditions indiquées ci-dessus que si les formalités exigées au départ ou en cours de route par les douanes et autres autorités administratives ne s'y opposent pas.

Le chemin de fer est en droit de ne pas admettre ou de limiter le transport des bagages dans certains trains ou certaines catégories de trains.

#### Article 21.

##### Bulletin de bagages.

§ 1. — Lors de l'enregistrement des bagages, il est délivré un bulletin au voyageur. Le voyageur est tenu de s'assurer, à la réception du bulletin, que celui-ci est établi conformément à ses indications.

§ 2. — Les bulletins de bagages délivrés pour les transports internationaux doivent être établis conformément au formulaire dont le modèle est prévu à l'Annexe I à la présente Convention et comporter les mentions suivantes:

- a) l'indication des gares de départ et de destination;
- b) l'itinéraire;
- c) le jour de la remise et le train pour lequel cette remise a été effectuée;
- d) le nombre des billets, sauf si les bagages ont été remis au transport sans présentation d'un billet;
- e) le nombre et le poids des colis;
- f) le montant du prix de transport et des autres frais;
- g) s'il y a lieu, le montant en chiffres et en lettres de la somme représentant l'intérêt à la livraison, déclaré conformément à l'article 22.

Les tarifs peuvent prévoir, pour certains trafics ou pour certains envois, des dérogations quant à la forme et au contenu du bulletin de bagages.

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

#### Article 22.

##### Déclaration d'intérêt à la livraison.

§ 1. — Tout transport de bagages peut faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, inscrite sur le bulletin de bagages comme il est indiqué à l'article 21, § 2, lettre g).

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

§ 2. — La taxe d'intérêt à la livraison est fixée par les tarifs internationaux.

#### Article 23.

##### Livraison.

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

§ 2. — Le détenteur du bulletin de bagages est en droit de demander au service de livraison de la gare destinataire la délivrance des bagages aussitôt que s'est écoulé, après

przewieziony i po upływie czasu potrzebnego do przygotowania bagażu do wydania, a w danym razie również do załatwienia formalności, wymaganych przez władze celne lub inne władze administracyjne.

§ 3. W razie niemożności oddania kwitu bagażowego, kolej obowiązana jest wydać bagaż tylko wówczas, jeżeli osoba, która żąda wydania, udowodni, że ma do niego prawo; jeżeli dowód ten uznany zostanie za niewystarczający, kolej może żądać zabezpieczenia.

§ 4. Bagaż wydaje się na stacji, do której go nadano. Jeżeli jednak okoliczności na to zezwalają i nie sprzeciwiają się temu przepisy celne lub innych władz administracyjnych, bagaż może być na żądanie posiadacza kwitu bagażowego, zgłoszone we właściwym czasie, zwrócony na stacji nadania lub wydany na stacji pośredniej za zwrotem kwitu bagażowego, a ponadto, jeżeli tego wymaga taryfa, za okazaniem biletu.

§ 5. Posiadacz kwitu bagażowego, któremu nie wydano bagażu na warunkach określonych w § 2, może żądać stwierdzenia na kwicie bagażowym dnia i godziny żądania wydania bagażu.

§ 6. Podróżny może odmówić przyjęcia bagażu, jeżeli nie dokonano sprawdzenia bagażu, którego on żądał w celu stwierdzenia istniejącej jego szkody.

§ 7. Poza tym wydanie bagażu odbywa się zgodnie z ustawami i przepisami obowiązującymi na kolei dokonującej wydania.

### Rozdział III

#### Wspólne postanowienia dla przewozu osób i bagażu

##### Artykuł 24

##### Taryfy. Umowy specjalne

§ 1. Taryfy międzynarodowe, jakie koleje ustalają, muszą zawierać wszystkie miarodajne dla przewozu specjalne warunki i wszystkie dane niezbędne do obliczania opłat przewozowych i opłat dodatkowych, a w razie potrzeby postanowienia o kursach przeliczenia.

§ 2. Taryfy muszą być ogłoszone tylko w tych państwach, których koleje uczestniczą w tych taryfach jako koleje nadania lub przeznaczenia. Taryfy i ich zmiany wchodzi w życie z dniem wskazanym w ogłoszeniu. Podwyżki taryf i inne zarządzenia, pociągające za sobą obostrzenia warunków przewozu przewidzianych w tych taryfach, wchodzi w życie najwcześniej w sześć dni po ich ogłoszeniu.

Zmiany opłat przewozowych i opłat dodatkowych przewidzianych w taryfach międzynarodowych, wprowadzone w celu uwzględnienia wahań kursu i sprostowania oczywistych pomyłek, wchodzi w życie w następnym dniu po ich ogłoszeniu.

§ 3. Na każdej stacji otwartej dla ruchu międzynarodowego podróżny może zapoznać się z taryfami lub wyciągami z taryf, zawierającymi ceny biletów międzynarodowych sprzedawanych na tej stacji i odnośne opłaty za przewóz bagażu.

§ 4. Taryfy muszą być stosowane jednakowo wobec wszystkich.

Koleje mogą zawierać umowy specjalne przyznające zniżki opłat lub inne udogodnienia z zastrzeżeniem uzyskania zgody swych Rządów, jeżeli przyznają podobne warunki podróżnym znajdującym się w podobnym położeniu.

l'arrivée du train par lequel les bagages devaient être transportés, le temps nécessaire pour la mise à disposition ainsi que, le cas échéant, pour l'accomplissement des formalités requises par les douanes et autres autorités administratives.

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

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

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

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

§ 7. — Pour le surplus, la livraison est soumise aux lois et règlements en vigueur sur le chemin de fer chargé de la livraison.

### Chapitre III.

#### Dispositions communes au transport des voyageurs et des bagages.

##### Article 24.

##### Tarifs. Accords particuliers.

§ 1. — Les tarifs internationaux que les chemins de fer établissent doivent contenir toutes les conditions spéciales faisant règle pour le transport et toutes les indications nécessaires au calcul des prix de transport et des frais accessoires et spécifier, le cas échéant, les conditions dans lesquelles il sera tenu compte du change.

§ 2. — La publication des tarifs n'est obligatoire que dans les Etats dont les chemins de fer participent à ces tarifs comme réseaux de départ ou d'arrivée. Les tarifs et leurs modifications entrent en vigueur à la date indiquée lors de leur publication. Les majorations de tarifs et autres dispositions qui auraient pour effet de rendre plus rigoureuses les conditions de transport prévues par ces tarifs n'entrent en vigueur que six jours au plus tôt après leur publication.

Les modifications apportées aux prix et frais accessoires prévus dans les tarifs internationaux pour tenir compte des fluctuations de change ainsi que les rectifications d'erreurs manifestes entrent en vigueur le lendemain de leur publication.

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

§ 4. — Les tarifs doivent être appliqués à tous aux mêmes conditions.

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

Zniżki opłat mogą być przyznawane bądź dla potrzeb kolei, bądź dla potrzeb administracji publicznej, bądź też w celach dobroczynnych, nauczania i wychowania.

Nie ma obowiązku ogłaszania zarządzeń wydawanych na podstawie ustępu drugiego i trzeciego.

#### Artykuł 25

**Formalności wymagane przez władze celne i inne władze administracyjne**

Podróżny jest obowiązany zastosować się do przepisów wydanych przez władze celne lub inne władze administracyjne zarówno, jeżeli chodzi o jego osobę, jak i o rewizję jego bagażu nadanego i bagażu ręcznego. Podróżny powinien być obecny przy tej rewizji, chyba że ustawy i przepisy dopuszczają w tym względzie wyjątki. Kolej nie bierze na siebie odpowiedzialności wobec podróżnego w razie niezastosowania się przez niego do tych obowiązków.

#### Artykuł 26

**Zwroty i dopłaty**

§ 1. Jeżeli podróżny nie rozpoczął podróży, ma on prawo za oddaniem biletu do zwrotu opłaty uiszczonej za bilet.

§ 2. Jeżeli bilet wykorzystano tylko na części drogi przejazdu, podróżny ma prawo za oddaniem biletu do zwrotu różnicy między opłatą uiszczoną a tą, którą zapłaciłby za drogę przebytą.

§ 3. Jeżeli z powodu braku miejsca w klasie, na którą bilet wydano, został on wykorzystany do przejazdu w klasie niższej od oznaczonej na nim, zwraca się za oddaniem biletu różnicę między uiszczoną opłatą za bilet a opłatą za przejazd w klasie użytej do przejazdu.

§ 4. Kolej ma prawo żądać od podróżnego dołączenia dowodu uzasadniającego dostatecznie każde żądanie zwrotu.

W przypadkach przewidzianych w § 2 podróżny obowiązany jest przedłożyć w szczególności zaświadczenie, które mu wydaje na jego żądanie odnośna stacja pośrednia.

W przypadkach przewidzianych w § 3 podróżny obowiązany jest przedłożyć w szczególności zaświadczenie kolei stwierdzające, że na odnośnym odcinku zajmował miejsce w przedziale klasy niższej niż ta, do której uprawniał go bilet.

§ 5. Wyłącza się od zwrotu podatki, opłaty dodatkowe za zarezerwowane miejsca, koszty sporządzenia biletów i prowizje za sprzedaż, chyba że podróżny nie mógł rozpocząć lub kontynuować podróży z powodu opóźnienia, odwołania pociągu lub przerwy w ruchu.

Z kwoty podlegającej zwrotowi potrąca się poza ewentualnymi kosztami przesłania 10%, nie mniej jednak niż 0,50 fr. i nie więcej niż 3 fr. od jednego biletu; iednakże potrącenia tego nie dokonuje się, jeżeli w przypadku przewidzianym w § 1 bilet zwrócono w dniu jego wydania w biurze, które go wydało, a także w przypadku, kiedy podróż nie mogła odbyć się lub być kontynuowana z powodu opóźnienia lub odwołania pociągu albo przerwy w ruchu.

§ 6. Jeżeli chodzi o bilety po cenach niższych lub o bilety, które są ważne tylko łącznie z miejscówkami, taryfy mogą wyłączać zwrot albo uzależnić go od spełnienia pewnych warunków; biletów po cenach niższych dla dzieci, wydanych na podstawie artykułu 6, nie uważa się za bilety po cenach niższych w rozumieniu niniejszego postanowienia,

Des réductions de prix peuvent être accordées soit pour le service du chemin de fer, soit pour le service des administrations publiques, soit aux oeuvres de bienfaisance, d'éducation et d'instruction.

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

#### Article 25.

**Formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives.**

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

#### Article 26.

**Restitutions et paiements supplémentaires.**

§ 1. — Lorsqu'un voyageur n'a pas commencé son voyage, il a droit, contre remise du billet, à la restitution du prix payé pour celui-ci.

§ 2. — Lorsqu'un billet n'a été utilisé que sur une partie du parcours, le voyageur a droit, contre remise du billet, à la restitution de la différence entre le prix payé et celui qu'il aurait acquitté pour le parcours effectué.

§ 3. — Lorsque, par suite du manque de place dans la classe pour laquelle il a été délivré, un billet a été utilisé dans une classe inférieure à celle qui y est indiquée, il est remboursé, contre remise du billet, la différence entre le prix du billet payé et le prix du billet pour la classe utilisée.

§ 4. — Le chemin de fer a le droit d'exiger du voyageur toute justification utile à l'appui de chaque demande de restitution.

Pour les cas prévus au § 2, le voyageur doit, en particulier, présenter une attestation qui lui est délivrée, sur sa demande, par la gare intermédiaire intéressée.

Pour les cas prévus au § 3, le voyageur doit, en particulier, présenter une attestation du chemin de fer établissant qu'il a, sur le parcours considéré, pris place dans un compartiment d'une classe inférieure à celle à laquelle son billet lui donnait droit.

§ 5. — Sont exclus de la restitution: les impôts, les suppléments payés pour les places réservées, les frais de confection et les commissions pour la vente des billets, sauf si le voyageur n'a pu commencer son voyage ou le poursuivre en raison du retard ou de la suppression d'un train ou d'une interruption du service.

Sont déduits du montant de la restitution: un droit de 10% avec minimum de 0 fr. 50 et maximum de 3 fr. par billet, ainsi que, s'il y a lieu, les frais d'envoi; cette déduction n'est toutefois pas opérée si, dans le cas prévu au § 1, le billet est restitué le jour même de son émission au bureau qui l'a délivré, non plus que dans le cas où le voyage n'a pu être effectué ou poursuivi en raison du retard ou de la suppression d'un train ou d'une interruption du service.

§ 6. — Lorsqu'il s'agit de billets à prix réduit ou de billets qui ne sont valables que conjointement avec des tickets garde-place, les tarifs peuvent exclure la restitution ou la subordonner à certaines conditions; les billets à prix réduit pour enfants, délivrés en vertu de l'article 6, ne sont pas considérés comme billets à prix réduit au sens de la présente disposition.



§ 7. Jeżeli podróżny zażądał zwrotu opłaty za całą lub część drogi przewozu bagażu, zwrotu dokonuje się na niżej podanych warunkach:

Z kwoty podlegającej zwrotowi potrąca się zawsze 0,50 fr. od kwitu bagażowego oraz ewentualnie również podatki.

Jeżeli bagaż odebrano przed wysłaniem ze stacji nadania, zwraca się opłatę za przewóz; jeżeli bagaż odebrano na stacji pośredniej, posiadacz kwitu bagażowego powinien w tym celu uzyskać od stacji pośredniej zaświadczenie, które należy dołączyć do wniosku o zwrot.

§ 8. Taryfy mogą zawierać inne postanowienia aniżeli powyższe, o ile tylko nie wyniknie z nich pogorszenie sytuacji podróżny.

§ 9. Niedopuszczalne są wszelkie żądania zwrotu, oparte na postanowieniach niniejszego artykułu oraz artykułu 12, jeżeli nie przedstawiono ich kolei w terminie 6 miesięcy, licząc przy biletach od upływu czasu ich ważności, a przy kwitach bagażowych od dnia ich wydania.

§ 10. W razie niewłaściwego zastosowania taryfy lub omyłki w ustaleniu kosztów przewozu i kosztów różnych, nadpłatę powinna zwrócić kolej, a niedobór wyrównać podróżny.

§ 11. Nadpłatę stwierdzoną przez kolej, a przekraczającą 0,50 fr. z jednego biletu lub kwitu bagażowego, należy, jeżeli to jest możliwe, podać z urzędu do wiadomości zainteresowanemu i jak najrychlej zwrócić.

§ 12. Do obliczenia nadpłaty zwracanej przez kolej lub niedoboru płaconego przez podróżnego stosuje się urzędowy kurs z dnia pobrania opłaty za przewóz; jeżeli wyrównanie nadpłaty i niedoboru następuje w walucie innej niż waluta pobrania, stosuje się kurs dnia wyrównywania.

§ 13. We wszystkich przypadkach nie przewidzianych w niniejszym artykule i w razie braku umów między kolejami stosuje się ustawy i przepisy obowiązujące w państwie nadania.

### Artykuł 27

#### Spory

Spory między podróżnymi lub między podróżnymi a pracownikami kolejowymi rozstrzyga tymczasowo na stacjach zawiadowca stacji, w drodze zaś — kierownik pociągu.

### TYTUŁ III

## ODPOWIEDZIALNOŚĆ. ROSZCZENIA

### Rozdział I

#### Odpowiedzialność

### Artykuł 28

Odpowiedzialność wynikająca z przewozu podróżnych, bagażu ręcznego i zwierząt

§ 1. Odpowiedzialność kolei za śmierć, zranienie i wszelkie inne uszkodzenia ciała podróżnego oraz za szkody spowodowane opóźnieniem lub odwołaniem pociągu albo utratą połączenia określają ustawy i przepisy państwa, w którym zaszło zdarzenie. W tych przypadkach nie stosuje się niżej podanych postanowień niniejszego tytułu.

§ 7. — Lorsqu'un voyageur a demandé à être remboursé du prix de transport de ses bagages pour la totalité ou une fraction du parcours, la restitution est effectuée dans les conditions ci-après:

Sont toujours déduits du montant de la restitution un droit de 0 fr. 50 par bulletin, ainsi que, le cas échéant, les impôts.

Si les bagages sont retirés avant qu'ils aient quitté la gare expéditrice, le prix de transport est remboursé; s'ils le sont à une gare intermédiaire, le détenteur du bulletin de bagages doit, à cet effet, obtenir de cette gare intermédiaire une attestation qui est à joindre à la demande de restitution.

§ 8. — Les tarifs peuvent contenir des dispositions autres que celles qui précèdent, pourvu qu'il n'en résulte pas une aggravation de la situation du voyageur.

§ 9. — Toute demande de restitution fondée sur les dispositions du présent article, ainsi que sur celles de l'article 12, est irrecevable si elle n'a pas été présentée au chemin de fer dans un délai de six mois, compté, pour les billets, à partir de l'expiration de leur validité, pour les bulletins de bagages, à partir du jour de leur émission.

§ 10. — En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur dans la détermination des frais de transport et des frais divers, le trop-perçu doit être remboursé par le chemin de fer, le moins-perçu versé par le voyageur.

§ 11. — Le trop-perçu constaté par le chemin de fer doit être, si possible, porté d'office à la connaissance de l'intéressé lorsqu'il dépasse 0 fr. 50 par billet ou par bulletin de bagages, et le règlement doit en être opéré au plus tôt.

§ 12. — Pour le calcul du trop-perçu à rembourser par le chemin de fer ou du moins-perçu à verser par le voyageur, est applicable le cours du change officiel du jour auquel le prix de transport a été perçu; si le paiement en est effectué dans une monnaie autre que la monnaie de perception, le cours applicable est celui du jour où a lieu ce paiement.

§ 13. — Dans tous les cas non prévus dans le présent article et à défaut d'accords entre les chemins de fer, les lois et règlements en vigueur dans l'Etat de départ sont applicables.

### Article 27.

#### Contestations.

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

### TITRE III

## RESPONSABILITÉ. ACTIONS

### Chapitre premier.

#### Responsabilité.

### Article 28.

Responsabilité consécutive au transport des voyageurs, des colis à main et des animaux.

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



§ 2. Za bagaż ręczny i zwierzęta, nad którymi nadzór należy do podróżnego na podstawie artykułu 13 § 5, kolej odpowiada tylko w przypadku szkody powstałej z jej winy.

§ 3. W tych przypadkach nie istnieje odpowiedzialność zbiorowa.

#### Artykuł 29

##### Współodpowiedzialność kolei za bagaż

§ 1. Kolej, która przyjęła bagaż do przewozu i wydała międzynarodowy kwit bagażowy, odpowiada za wykonanie przewozu na całej drodze aż do wydania.

§ 2. Każda następna kolej przez samo przyjęcie bagażu uczestniczy w umowie przewozu i przyjmuje na siebie obowiązki z niej wynikające; nie narusza to jednak postanowień artykułu 43 § 2 dotyczących kolei przeznaczenia.

#### Artykuł 30

##### Rozmiar odpowiedzialności

§ 1. Kolej odpowiada za opóźnienie w wydaniu, za szkodę powstałą wskutek całkowitego lub częściowego zaginięcia bagażu, jak również wskutek jego uszkodzeń w czasie od przyjęcia do przewozu aż do wydania.

§ 2. Kolej jest zwolniona od tej odpowiedzialności, jeżeli opóźnienie w wydaniu, zaginięcie lub uszkodzenie powstało z winy podróżnego, z powodu jego polecenia nie wywołanego winą kolei, z powodu wady własnej bagażu albo wskutek okoliczności, których kolej nie mogła uniknąć i których skutkom nie mogła zapobiec.

§ 3. Kolej jest zwolniona od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie wynika ze szczególnych niebezpieczeństw związanych ze specjalną właściwością bagażu, z braku lub wadliwego opakowania lub z faktu, że przedmioty wyłączone od przewozu zostały mimo to nadane jako bagaż.

#### Artykuł 31

##### Obowiązek udowodnienia

§ 1. Udowodnienie, że opóźnienie w wydaniu, zaginięcie lub uszkodzenie spowodowane zostało okolicznościami przewidzianymi w artykule 30 § 2, ciąży na kolei.

§ 2. Jeżeli kolej wykaże na podstawie okoliczności danego przypadku, że zaginięcie lub uszkodzenie mogło powstać z jednego lub kilku niebezpieczeństw szczególnych, wymienionych w artykule 30 § 3, istnieje domniemanie, że z nich powstało. Uprawniony zachowuje jednak prawo udowodnienia, że szkoda nie powstała w całości lub w części z jednego z tych niebezpieczeństw.

#### Artykuł 32

##### Domniemanie zaginięcia bagażu. Odnalezienie bagażu

§ 1. Uprawniony może, bez dalszych dowodów, uważać brakującą sztukę za zaginioną, jeżeli nie wydano mu jej w ciągu czternastu dni od chwili zażądania jej wydania stosownie do artykułu 23 § 2.

§ 2. Jeżeli sztuka uznana za zaginioną zostanie odnaleziona w ciągu roku od zażądania jej wydania, kolej obowiąz-

§ 2. — Le chemin de fer n'est responsable, en ce qui concerne les colis à main et les animaux dont la surveillance incombe au voyageur en vertu de l'article 13, § 5, que des dommages causés par sa faute.

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

#### Article 29.

##### Responsabilité collective de chemins de fer pour les bagages.

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

§ 2. — Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge des bagages, participe au contrat de transport et assume les obligations qui en résultent, sans préjudice des dispositions de l'article 43, § 2, concernant le chemin de fer destinataire.

#### Article 30.

##### Etendue de la responsabilité.

§ 1. — Le chemin de fer est responsable du retard à la livraison, du dommage résultant de la perte totale ou partielle des bagages ainsi que des avaries qu'ils subissent à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison.

§ 2. — Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si le retard à la livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause une faute du voyageur, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre des bagages ou des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3. — Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité, lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à la nature spéciale du bagage, à l'absence ou à la défectuosité de l'emballage ou du fait que des objets exclus du transport ont été néanmoins expédiés comme bagages.

#### Article 31.

##### Charge de la preuve.

§ 1. — La preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause un des faits prévus à l'article 30, § 2, incombe au chemin de fer.

§ 2. — Lorsque le chemin de fer établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 30, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de faire la preuve que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

#### Article 32.

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

§ 1. — L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un colis manquant comme perdu quand il n'a pas été livré dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 23, § 2.

§ 2. — Si un colis réputé perdu est retrouvé dans l'année qui suit la demande de livraison, le chemin de fer est tenu

zana jest zawiadomić o tym uprawnionego, jeżeli miejsce jego zamieszkania jest znane lub można je ustalić.

W ciągu trzydziestu dni po otrzymaniu takiego zawiadomienia uprawniony może żądać, aby bagaż wydano mu na jednej ze stacji drogi przewozu po opłaceniu kosztów przewozu od stacji wysyłającej do stacji, na której ma nastąpić wydanie, i za zwrotem otrzymanego odszkodowania, ewentualnie po potrąceniu wydatków objętych tym odszkodowaniem i przy zachowaniu wszelkich praw do odszkodowania za opóźnienie w wydaniu przewidzianego w artykule 35 i — zależnie od okoliczności — w artykule 36.

Jeżeli odnalezionej sztuki nie zażądano w przewidzianym terminie trzydziestu dni lub jeżeli odnaleziono ją dopiero po upływie roku od zażądania wydania, kolej może nią rozporządzać według ustaw i przepisów swego państwa.

### Artykuł 33

#### Wysokość odszkodowania w przypadku zaginięcia bagażu

Jeżeli na podstawie postanowień niniejszej Konwencji kolej jest obowiązana zapłacić odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie bagażu, można od niej żądać:

a) jeżeli udowodniono wysokość szkody: odszkodowania równego tej wysokości, najwyżej jednak 40 franków za każdy brakujący kilogram wagi brutto;

b) jeżeli nie udowodniono wysokości szkody: kwoty ryczałtowej, licząc po 20 franków za brakujący kilogram wagi brutto.

Oprócz tego należy zwrócić opłatę za przewóz, cło i inne kwoty zapłacone w związku z przewozem zaginionego bagażu, jednak bez jakiegokolwiek dalszego odszkodowania.

### Artykuł 34

#### Wysokość odszkodowania w przypadku uszkodzenia bagażu

W przypadku uszkodzenia kolej obowiązana jest zapłacić bez dalszego odszkodowania kwotę, o którą obniżyła się wartość bagażu.

Odszkodowanie nie może jednak przewyższać:

a) jeżeli cały bagaż doznał obniżenia wartości na skutek uszkodzenia — kwoty, którą zapłaconoby w razie całkowitego zaginięcia;

b) jeżeli tylko część bagażu doznała obniżenia wartości na skutek uszkodzenia — kwoty, którą zapłaconoby w razie zaginięcia części, która doznała obniżenia wartości.

### Artykuł 35

#### Wysokość odszkodowania za opóźnienie w wydaniu bagażu

§ 1. Jeżeli w przypadku opóźnienia w wydaniu uprawniony nie udowodni, że wskutek tego powstała szkoda, kolej obowiązana jest zapłacić odszkodowanie w wysokości 20 centymów za każdy kilogram wagi brutto bagażu wydanego z opóźnieniem i za każde rozpoczęte 24 godziny, licząc od chwili, kiedy zażądano wydania, najwyżej jednak za 14 dni.

§ 2. Jeżeli udowodniono, że wskutek opóźnienia powstała szkoda, płaci się za nią odszkodowanie, które nie może przewyższać czterokrotności odszkodowania ryczałtowego określonego w § 1.

§ 3. Odszkodowania przewidziane w §§ 1 i 2 nie mogą być łączone z odszkodowaniami, które należy wypłacić za całkowite zaginięcie bagażu.

d'en donner avis à l'ayant droit, lorsque son domicile est connu ou peut être découvert.

Dans le délai de trente jours qui suit la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que le bagage lui soit livré à l'une des gares du parcours, contre paiement des frais afférents au transport depuis la gare de départ jusqu'à celle où a lieu la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite éventuellement des frais qui auraient été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard prévue à l'article 35 et, s'il y a lieu, à l'article 36.

Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai de trente jours prévu ou si le colis n'est retrouvé que plus d'un an après la demande de livraison, le chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève.

### Article 33.

#### Montant de l'indemnité en cas de perte des bagages.

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

a) si le montant du dommage est prouvé: une somme égale à ce montant sans qu'elle puisse toutefois excéder 40 francs par kilogramme de poids brut manquant;

b) si le montant du dommage n'est pas prouvé: une somme calculée à forfait à raison de 20 francs par kilogramme de poids brut manquant.

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

### Article 34.

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

En cas d'avarie, le chemin de fer doit payer le montant de la dépréciation subie par les bagages, sans autres dommages-intérêts.

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser:

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

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

### Article 35.

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

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

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

§ 3. — Les indemnités prévues aux §§ 1 et 2 ne peuvent pas se cumuler avec celles qui seraient dues pour perte totale des bagages.

W razie częściowego zaginięcia odszkodowanie wypłaca się w danym razie za część nie zaginioną.

W razie uszkodzenia odszkodowanie przyznaje się w danym razie obok odszkodowania, przewidzianego w artykule 34.

We wszystkich przypadkach łączne odszkodowanie przewidziane w §§ 1 i 2 i odszkodowanie przewidziane w artykułach 33 i 34 nie mogą wynosić więcej niż odszkodowanie, które należałoby wypłacić w razie całkowitego zaginięcia bagażu.

§ 4. Przy opóźnionym wydaniu samochodów, przyczepek i motocykli z przyczepką, przewożonych jako bagaż, kolej obowiązana jest zapłacić odszkodowanie tylko za szkodę udowodnioną; odszkodowanie nie może przekraczać wysokości opłaty za przewóz.

#### Artykuł 36

##### Wysokość odszkodowania w przypadku deklarowania wartości dostawy

W przypadku deklarowania wartości dostawy można żądać oprócz odszkodowań przewidzianych w artykułach 33, 34 i 35 wynagrodzenia za dalszą udowodnioną szkodę do wysokości kwoty deklarowanej wartości.

#### Artykuł 37

##### Wysokość odszkodowania w przypadku złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa ze strony kolei

We wszystkich przypadkach opóźnienia w wydaniu, całkowitego lub częściowego zaginięcia lub uszkodzenia bagażu, wynikłego wskutek złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa kolei, kolej powinna wypłacić uprawnionemu pełne odszkodowanie za udowodnioną szkodę. W przypadku rażącego niedbalstwa odpowiedzialność jest jednak ograniczona do podwójnej wysokości maksymalnych kwot przewidzianych w artykułach 33, 34, 35 i 36.

#### Artykuł 38

##### Oprocentowanie odszkodowania. Zwrot odszkodowań

§ 1. Uprawniony może żądać odsetek od przyznanego odszkodowania. Odsetki te w wysokości pięć od sta w stosunku rocznym należą się tylko wtedy, gdy odszkodowanie przewyższa dziesięć franków z jednego kwitu bagażowego; liczy się je od dnia wniesienia reklamacji przewidzianej w artykule 41 lub w razie niewniesienia reklamacji — od dnia wytoczenia powództwa sądowego.

§ 2. Każde niesłusznie otrzymane odszkodowanie podlega zwrotowi.

#### Artykuł 39

##### Odpowiedzialność kolei za swoich pracowników

Kolej odpowiada za swoich pracowników oraz za inne osoby, którymi posługuje się przy wykonywaniu przewozu, którego się podjęła.

Jeżeli jednak pracownicy kolei na żądanie podróżnych spełniają usługi, do których kolej nie jest obowiązana, uważa się ich za działających na rachunek podróżnych, którym oddają te usługi.

#### Artykuł 40

##### Dochodzenie roszczeń pozaumownych

W przypadkach przewidzianych w artykule 30 § 1 można wystąpić przeciwko kolei z roszczeniem o odszkodowanie

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

En cas d'avarie, elles se cumulent, s'il y a lieu, avec l'indemnité prévue à l'article 34.

Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux §§ 1 et 2 avec celles prévues aux articles 33 et 34 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité totale supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

§ 4. — En cas de retard à la livraison d'automobiles, de remorques et de motocyclettes avec side-car transportées comme bagages, le chemin de fer n'est tenu de payer une indemnité que si un dommage a été prouvé; le prix de transport constitue l'indemnité maximum.

#### Article 36.

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

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

#### Article 37.

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

Dans tous les cas où le retard à la livraison, la perte totale ou partielle ou l'avarie des bagages ont pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, celui-ci doit complètement indemniser l'ayant droit pour le préjudice prouvé. En cas de faute lourde, la responsabilité est, toutefois, limitée au double des maxima prévus aux articles 33, 34, 35 et 36.

#### Article 38.

##### Intérêts de l'indemnité. Restitution des indemnités.

§ 1. — L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de cinq pour cent l'an, ne sont dus que si l'indemnité dépasse dix francs par bulletin de bagages; ils courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 41 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

§ 2. — Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

#### Article 39.

##### Responsabilité du chemin de fer pour ses agents.

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

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

#### Article 40.

##### Exercice d'actions extracontractuelles.

Dans les cas prévus à l'article 30, § 1, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être

bez względu na tytuł, na jakim jest oparte, tylko na warunkach i w granicach przewidzianych w niniejszej Konwencji.

To samo dotyczy również roszczeń przeciwko osobom, za które kolej odpowiada według artykułu 39.

## Rozdział II

### Reklamacje. Powództwa sądowe. Postępowanie i przedawnienie

#### Artykuł 41

##### Reklamacje

§ 1. Reklamacje, odnoszące się do umowy przewozu, należy wnosić na piśmie do kolei wskazanej w artykule 43.

§ 2. Prawo wnoszenia reklamacji przysługuje osobom, które mają prawo wytoczenia powództwa sądowego przeciwko kolei na podstawie artykułu 42.

§ 3. Bilety, kwity bagażowe i inne dokumenty, które uprawniony uważa za konieczne dołączyć do reklamacji, należy przedstawić w oryginałach lub w odpisach, które na żądanie kolei muszą być należycie uwierzytelnione.

Załatwiając reklamacje ostatecznie, kolej może żądać zwrotu biletów lub kwitów bagażowych.

#### Artykuł 42

##### Osoby uprawnione do wytoczenia powództwa sądowego przeciwko kolei

Prawo wytoczenia powództwa sądowego przeciwko kolei z tytułu umowy przewozu przysługuje tylko osobie, która zależnie od przypadku przedstawia bilet lub kwit bagażowy albo w razie ich braku udowodni swoje prawo.

#### Artykuł 43

##### Koleje, przeciwko którym można wytoczyć powództwo sądowe

§ 1. Powództwo sądowe o zwrot kwoty zapłaconej z tytułu umowy przewozu można wytoczyć bądź przeciwko kolei, która pobrała tę kwotę, bądź też przeciwko kolei, na rzecz której kwotę tę pobrano.

§ 2. Inne powództwa sądowe z umowy przewozu można wytaczać wyłącznie przeciwko kolei odprawy, kolei przeznaczenia lub przeciwko tej kolei, na której zaszło zdarzenie uzasadniające roszczenie.

Powództwo sądowe można jednak wytoczyć przeciwko kolei przeznaczenia nawet wówczas, gdy kolej ta nie otrzymała ani bagażu, ani też ceduły bagażowej.

§ 3. Jeżeli powód ma prawo wyboru między kilku kolejami, to jego prawo wyboru wygasa z chwilą wytoczenia powództwa przeciwko jednej z tych kolei.

§ 4. Powództwo sądowe można wnieść przeciwko innej kolei niż wskazane w §§ 1 i 2, jeżeli zostało ono wniesione jako roszczenie wzajemne lub jako zarzut w procesie w związku z roszczeniem głównym wynikającym z tej samej umowy przewozu.

#### Artykuł 44

##### Właściwość

Powództwa sądowe oparte na niniejszej Konwencji można wytaczać tylko przed właściwym sądem państwa, do którego należy pozwana kolej, chyba że umowy między

exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

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

## Chapitre II.

### Réclamations administratives. Actions judiciaires. Procédure et prescription.

#### Article 41.

##### Réclamations administratives.

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

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

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

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

#### Article 42.

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

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

#### Article 43.

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

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

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

Le chemin de fer destinataire peut cependant être actionné, même s'il n'a reçu ni les bagages ni la feuille de route.

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

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

#### Article 44.

##### Compétence.

Les actions judiciaires fondées sur la présente Convention ne peuvent être intentées que devant le juge compétent de l'Etat duquel relève le chemin de fer actionné, à moins

państwami lub dokumenty koncesyjne postanawiają inaczej.

Jeżeli jedno przedsiębiorstwo eksploatuje w różnych państwach samodzielne sieci kolejowe, to każdą z tych sieci w rozumieniu niniejszego artykułu uważa się za oddzielną kolej.

### Artykuł 45

#### Stwierdzenie częściowego zaginięcia lub uszkodzenia bagażu.

§ 1. Jeżeli kolej ujawni lub przypuszcza albo też uprawniony twierdzi, że bagaż częściowo zaginął lub został uszkodzony, kolej obowiązana jest niezwłocznie i w miarę możliwości w obecności uprawnionego stwierdzić protokolarnie, w zależności od rodzaju szkody, stan i wagę bagażu oraz, jeżeli to jest możliwe, wysokość i przyczynę szkody, jak również i czas jej powstania.

Odpis tego protokołu wydaje się uprawnionemu bezpłatnie na jego żądanie.

§ 2. Jeżeli uprawniony nie uznaje tego, co stwierdzono w protokole, może on żądać ustalenia w drodze sądowej stanu i wagi bagażu, jak również przyczyny i wysokości szkody; postępowanie to przeprowadza się według ustaw i przepisów państwa, w którym odbywa się ustalenie sądowe.

§ 3. W razie zaginięcia sztuk uprawniony, dla ułatwienia kolei poszukiwań, obowiązany jest dać możliwie dokładny opis zaginionych sztuk.

### Artykuł 46

#### Wygaśnięcie roszczeń przeciwko kolei z tytułu umowy o przewóz bagażu

§ 1. Z chwilą odebrania bagażu przez uprawnionego wygasają wszelkie roszczenia przeciwko kolei z tytułu umowy przewozu za opóźnienie w wydaniu, częściowe zaginięcie lub uszkodzenie.

§ 2. Nie wygasają jednak roszczenia:

a) jeżeli uprawniony udowodni, że szkoda powstała wskutek złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa kolei;

b) z tytułu opóźnienia w wydaniu, jeżeli zgłoszono je jednej z kolei wskazanych w artykule 43 § 2 w ciągu dwudziestu jeden dni, nie wliczając dnia odbioru bagażu przez uprawnionego;

c) z tytułu częściowego zaginięcia lub uszkodzenia:

1) jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie zostało stwierdzone zgodnie z artykułem 45 przed odbiorem bagażu przez uprawnionego;

2) jeżeli tylko z winy kolei zaniedbano stwierdzenia szkody, którego należało dokonać stosownie do artykułu 45;

d) o naprawienie szkód nie dających się z zewnątrz zauważyć, a które stwierdzono dopiero po odbiorze bagażu przez uprawnionego pod dwoma warunkami:

1) że uprawniony żąda stwierdzenia szkody zgodnie z artykułem 45 niezwłocznie po ujawnieniu szkody, najpóźniej jednak w ciągu 3 dni po odbiorze bagażu; jeżeli koniec tego terminu przypada w niedzielę lub ustawowy dzień świąteczny, upływa on dopiero w następnym dniu roboczym;

2) że uprawniony udowodni, iż szkoda powstała w czasie między przyjęciem bagażu do przewozu a jego wydaniem.

qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

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

### Article 45.

#### Constatation de la perte partielle ou d'une avarie subie par les bagages.

§ 1. — Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le chemin de fer ou lorsque l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer est tenu de dresser, sans délai et si possible en présence de cet ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état des bagages, leur poids et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

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

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

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

### Article 46.

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

§ 1. — La réception des bagages par l'ayant droit éteint toute action née du contrat de transport contre le chemin de fer pour retard à la livraison, perte partielle ou avarie.

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

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

b) en cas de réclamation pour retard, lorsqu'elle est faite à l'un des chemins de fer désignés par l'article 43, § 2, dans un délai ne dépassant pas vingt et un jours non compris celui de la réception des bagages par l'ayant droit;

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

1° si la perte ou l'avarie a été constatée avant la réception des bagages par l'ayant droit conformément à l'article 45;

2° si la constatation, qui aurait dû être faite conformément à l'article 45, n'a été omise que par la faute du chemin de fer;

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

1° qu'immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages, la demande de constatation conforme à l'article 45 soit faite par l'ayant droit; lorsque ce délai doit prendre fin un dimanche ou un jour férié légal, son expiration est reportée au premier jour ouvrable suivant;

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



Artykuł 47

Article 47.

**Przedawnienie roszczeń z tytułu umowy przewozu**

§ 1. Roszczenia z tytułu umowy przewozu przedawniają się z upływem roku.

Jednakże termin przedawnienia wynosi trzy lata, jeżeli chodzi o:

a) roszczenia z tytułu szkody spowodowanej złym zamiarem;

b) roszczenia z tytułu oszustwa.

§ 2. Przedawnienie biegnie:

a) dla roszczeń o odszkodowanie za opóźnienie w wydaniu, częściowe zaginięcie lub uszkodzenie — od dnia wydania;

b) dla roszczeń o odszkodowanie za całkowite zaginięcie — od dnia, w którym wydanie powinno było nastąpić;

c) dla roszczeń o zapłatę lub zwrot opłaty za przewóz, opłat dodatkowych lub dopłat albo o sprostowanie w razie niewłaściwego zastosowania taryfy lub błędu w obliczeniu — od dnia zapłaty lub jeżeli zapłata nie nastąpiła — od dnia, w którym zapłata powinna nastąpić;

d) dla roszczeń o uiszczenie dopłaty żądanej przez władzę celną — od dnia, w którym władza celna wystąpiła z takim żądaniem;

e) dla innych roszczeń dotyczących przewozu osób — od dnia upływu czasu ważności biletu.

Dnia wskazanego jako początek przedawnienia nie wlicza się nigdy do tego terminu.

§ 3. W przypadku wniesienia do kolei reklamacji stosownie do artykułu 41 bieg przedawnienia zawiesza się do dnia, w którym kolej udzieliła na piśmie odmownej odpowiedzi i zwróciła załączone do reklamacji dokumenty. W przypadku częściowego uwzględnienia reklamacji przedawnienie zaczyna biec w dalszym ciągu tylko dla spornej jeszcze części reklamacji. Obowiązek udowodnienia, że reklamację wniesiono lub że udzielono na nią odpowiedzi i zwrócono dokumenty, ciąży na stronie, która na te fakty się powołuje.

Dalsze reklamacje, których przedmiotem jest to samo roszczenie, nie zawieszają biegu przedawnienia.

§ 4. Roszczenia przedawnionego nie można dochodzić nawet w drodze powództwa wzajemnego ani podnosić w drodze zarzutu.

§ 5. Z zastrzeżeniem powyższych postanowień, zawieszenie i przerwanie biegu przedawnienia normują ustawy i przepisy państwa, w którym roszczenie zgłoszono.

Rozdział III

Chapitre III.

**Rozrachunek. Wzajemne roszczenia zwrotne między kolejami**

**Règlement des comptes. Recours des chemins de fer**

Artykuł 48

**entre eux.**

**Rozrachunek między kolejami**

Article 48.

Każda kolej obowiązana jest zapłacić innym kolejom uczestniczącym w przewozie przypadający im udział w opłatach za przewóz, które pobrała lub powinna była pobrać.

**Règlement des comptes entre chemins de fer.**

Tout chemin de fer est tenu de payer aux chemins de fer intéressés la part qui leur revient sur un prix de transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser.

Artykuł 49

Article 49.

**Roszczenia zwrotne w przypadku odszkodowania za zaginięcie lub uszkodzenie**

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

§ 1. Kolej, która na podstawie postanowień niniejszej Konwencji wypłaciła odszkodowanie za całkowite lub czę-

§ 1. — Le chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie de bagages, en vertu

ściowe zaginięcie albo uszkodzenie bagażu, przysługuje roszczenie zwrotne od kolei uczestniczących w przewozie według następujących postanowień:

a) kolej, która spowodowała szkodę, ponosi za nią wyłącznie odpowiedzialność;

b) jeżeli szkodę spowodowało kilka kolei, każda z nich ponosi odpowiedzialność za szkodę przez siebie spowodowaną.

Jeżeli w danym przypadku takie ustalenie nie jest możliwe, sumę odszkodowania dzieli się między te koleje według zasad podanych pod literą c);

c) jeżeli nie można udowodnić, że szkodę spowodowała jedna lub kilka kolei, sumę należnego odszkodowania dzieli się między wszystkie koleje, które uczestniczyły w przewozie, z wyjątkiem tych, które udowodniły, że szkoda nie powstała na ich liniach. Podziału dokonuje się proporcjonalnie do ilości kilometrów odległości taryfowych.

§ 2. W razie niewypłacalności jednej z kolei udział przypadający na nią i nie zapłacony przez nią dzieli się pomiędzy wszystkie inne koleje, które uczestniczyły w przewozie w stosunku do ilości kilometrów odległości taryfowych.

#### Artykuł 50

##### Roszczenia zwrotne w przypadku odszkodowania za opóźnienie w wydaniu

W razie wypłaty odszkodowania za opóźnienie w wydaniu stosuje się zasady wymienione w artykule 49. Jeżeli opóźnienie wynikło wskutek nieprawidłowości stwierdzonych na kilku kolejach, sumę odszkodowania dzieli się pomiędzy te koleje proporcjonalnie do czasu trwania opóźnienia na ich sieci.

#### Artykuł 51

##### Postępowanie przy roszczeniach zwrotnych

§ 1. Kolej, przeciwko której wystąpiono z jednym z roszczeń zwrotnych przewidzianych w artykułach 49 i 50, nie może nigdy kwestionować słuszności zapłaty, dokonanej przez kolej występującą z roszczeniem zwrotnym, jeżeli odszkodowanie ustalone zostało przez sąd po przypozwaneniu jej w należyty sposób i daniu jej możliwości przystąpienia do sporu w charakterze interwenienta. Sąd orzekający w sprawie głównej ustala, zależnie od okoliczności, terminy dla przypozwaniania i interwencji.

§ 2. Kolej, która zamierza wystąpić z roszczeniem zwrotnym, powinna pozwać jednym i tym samym pozwem wszystkie zainteresowane koleje, z którymi nie zawarła ugody, pod rygorem utraty prawa do roszczenia zwrotnego w stosunku do tych kolei, których nie pozwała.

§ 3. Sąd powinien rozstrzygnąć jednym i tym samym wyrokiem o wszystkich roszczeniach zwrotnych, z którymi wystąpiono.

§ 4. Kolejom pozwanym nie przysługuje żadne dalsze roszczenie zwrotne.

§ 5. Nie wolno łączyć roszczeń zwrotnych z roszczeniem głównym o odszkodowanie.

#### Artykuł 52

##### Właściwość przy roszczeniach zwrotnych

§ 1. Sąd siedziby kolei, przeciwko której wystąpiono z roszczeniem zwrotnym, jest wyłącznie właściwy dla wszystkich powództw o roszczenia zwrotne.

des dispositions de la présente Convention, a le droit d'exercer un recours contre les chemins de fer qui ont participé au transport, conformément aux dispositions suivantes:

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

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

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

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

#### Article 50.

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

Les règles énoncées dans l'article 49 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour retard. Si le retard a eu pour cause des irrégularités constatées sur plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

#### Article 51.

##### Procédure de recours.

§ 1. — Le chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 49 et 50 n'est jamais habilité à contester le bien-fondé du paiement effectué par l'administration exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par l'autorité de justice après que l'assignation lui avait été dûment signifiée et qu'il avait été mis à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixe, selon les circonstances de fait, les délais impartis pour la signification et pour l'intervention.

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

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

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

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

#### Article 52.

##### Compétence pour les recours.

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

§ 2. Jeżeli powództwo ma być wytoczone przeciwko kilku kolejom, kolej występująca jako powód ma prawo wyboru pomiędzy sądami właściwymi w myśl § 1.

#### Artykuł 53

##### Umowy w sprawie roszczeń zwrotnych

Koleje mogą w drodze umów ustalić odchylenia od postanowień o wzajemnych roszczeniach zwrotnych, określonych w rozdziale III.

#### TYTUŁ IV

##### POSTANOWIENIA RÓŻNE

#### Artykuł 54

##### Stosowanie prawa wewnętrznego

W sprawach nie uregulowanych niniejszą Konwencją stosuje się ustawy i przepisy wewnętrzne, dotyczące przewozu w każdym państwie.

#### Artykuł 55

##### Ogólne przepisy o postępowaniu

We wszystkich sporach, wynikających z przewozów dokonywanych na podstawie niniejszej Konwencji, stosuje się postępowanie obowiązujące sąd właściwy z zastrzeżeniem odmiennych postanowień zawartych w niniejszej Konwencji.

#### Artykuł 56

##### Wykonalność wyroków. Zajęcie i zabezpieczenie

§ 1. Jeżeli wyroki wydane na podstawie postanowień niniejszej Konwencji przez właściwy sąd w obecności stron lub zaocznie stały się wykonalne według ustaw obowiązujących ten sąd, podlegają one wykonaniu w każdym innym Umawiającym się Państwie, skoro tylko zostaną dopełnione formalności nakazane w tym państwie. Kwestionowanie sprawy pod względem rzeczowym jest niedozwolone.

Postanowienie to nie dotyczy wyroków o wykonalności tylko tymczasowej, jak również postanowień wyroków, które poza kosztami procesu zasądzają od powoda skutek oddalenia jego powództwa odszkodowanie.

§ 2. Wynikające z przewozu międzynarodowego wierzytelności jednej kolei w stosunku do innej kolei, która nie przynależy do tego samego państwa, co pierwsza, mogą być zajęte tylko na podstawie orzeczenia sądu tego państwa, do którego przynależy kolej, będąca właścicielką zajętych wierzytelności.

§ 3. Tabor kolejowy oraz wszelkiego rodzaju przedmioty służące do przewozu i należące do kolei, jak pojemniki, przybory ładunkowe, opony itp., można zająć na innym obszarze aniżeli terytorium państwa, do którego przynależy kolej właścicielką, jedynie na podstawie orzeczenia wydanego przez sąd państwa, do którego przynależy kolej właścicielką.

Wagony prywatne oraz wszelkiego rodzaju przedmioty służące do przewozu, umieszczone w wagonach i należące do właściciela wagonu, mogą być zajęte na terytorium innego państwa niż to, w którym właściciel wagonu posiada swoją siedzibę, tylko na podstawie decyzji sądu tego ostatniego państwa.

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

#### Article 53.

##### Accords au sujet des recours.

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux règles de recours réciproques, définies au chapitre III.

#### TITRE IV.

##### DISPOSITIONS DIVERSES.

#### Article 54.

##### Application du droit national.

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

#### Article 55.

##### Règles générales de procédure.

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

#### Article 56.

##### Exécution des jugements. Saisies et cautions.

§ 1. — Lorsque les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent, en vertu des dispositions de la présente Convention, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat intéressé. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

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

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

§ 3. — Le matériel roulant du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au transport et appartenant au chemin de fer, tels que containers, agrès de chargement, bâches, etc., ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat.

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

§ 4. Przy powództwach sądowych opartych na międzynarodowej umowie przewozu nie można żądać zabezpieczenia zapłaty kosztów procesu.

#### Artykuł 57

##### Jednostka monetarna. Kurs przeliczenia i przyjmowania obcych walut

§ 1. Kwoty wskazane we frankach w niniejszej Konwencji lub w załącznikach do niej uważa się za wyrażone we frankach złotych o wadze 10/31 grama i próbie 0,900.

§ 2. Kolej obowiązana jest ogłaszać kursy, według których przeliczono kwoty wyrażone w obcych walutach, a opłaconych w walucie krajowej (kurs przeliczenia).

§ 3. Kolej, która przyjmuje zapłatę w obcej walucie, obowiązana jest również ogłaszać kursy, według których przyjmuje tę obcą walutę (kurs przyjmowania).

#### Artykuł 58

##### Urząd Centralny Przewozów Międzynarodowych Kolejami

§ 1. Dla ułatwienia i zapewnienia wykonania niniejszej Konwencji ustanawia się Urząd Centralny Przewozów Międzynarodowych Kolejami, który ma za zadanie:

a) przyjmowanie zawiadomień każdego z Umawiających się Państw i każdej zainteresowanej kolei oraz powiadamianie ich do wiadomości innym państwom i kolejom;

b) zbieranie, zestawianie i ogłaszanie wszelkiego rodzaju wiadomości, mających znaczenie dla przewozów międzynarodowych;

c) ułatwianie stosunków finansowych pomiędzy kolejami, wynikających z przewozów międzynarodowych, jak również ułatwianie ściągania zaległych należności oraz umacnianie pod tym względem wzajemnych stosunków między kolejami;

d) podejmowanie prób pojednania na żądanie jednego z Umawiających się Państw lub przedsiębiorstw przewozowych, których linie wpisane są na listę przewidzianą w artykule 59, bądź przez ofiarowanie swych dobrych usług, bądź swego pośrednictwa, bądź też w inny sposób, w celu regulowania sporów pomiędzy danymi państwami lub przedsiębiorstwami, wynikłych na tle wykładni lub stosowania Konwencji;

e) wydawanie na żądanie zainteresowanych stron-państw, przedsiębiorstw przewozowych lub użytkowników opinii w sprawach co do wykładni lub stosowania Konwencji;

f) współpracę w regulowaniu w drodze arbitrażu sporów, wynikłych na tle wykładni lub stosowania Konwencji;

g) zajmowanie się wnioskami w sprawie zmian niniejszej Konwencji oraz stawianie — w razie potrzeby — wniosków na zwołanie konferencji przewidzianych w art. 68.

§ 2. Specjalny regulamin, stanowiący Załącznik II do niniejszej Konwencji, określa siedzibę, skład i organizację tego Urzędu oraz jego środki działania. Regulamin ten określa ponadto warunki działania i nadzoru.

#### Artykuł 59

##### Lista linii podległych Konwencji

§ 1. Urząd Centralny, przewidziany w art. 58, obowiązany jest założyć i prowadzić bieżąco listę linii podległych niniejszej Konwencji. W tym celu otrzymuje on od Uma-

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

#### Article 57.

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

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

§ 2. — Le chemin de fer est tenu de publier les cours auxquels il effectue la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, qui sont payées en monnaie du pays (cours de conversion).

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

#### Article 58.

##### Office central des transports internationaux par chemins de fer.

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

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

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

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

d) de tenter, à la demande d'un des Etats contractants ou d'une des entreprises de transport dont les lignes sont inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 59, la conciliation, soit en prêtant ses bons offices ou sa médiation, soit de toute autre manière, en vue de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;

e) d'émettre, à la demande des parties en cause — Etats, entreprises de transport ou usagers —, un avis consultatif sur des différends ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;

f) de collaborer au règlement de litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention par voie d'arbitrage;

g) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 68, quand il y a lieu.

§ 2. — Un règlement spécial constituant l'Annexe II à la présente Convention détermine le siège, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action. Il en détermine en outre les conditions de fonctionnement et de surveillance.

#### Article 59.

##### Liste des lignes soumises à la Convention.

§ 1. — L'Office central prévu à l'article 58 est chargé d'établir et de tenir à jour la liste des lignes soumises à la présente Convention. A cet effet, il reçoit les notifications

wiających się Państw zawiadomienia o wpisanie na tę listę lub o skreślenie z niej linii kolei lub jednego z przedsiębiorstw wymienionych w artykule 2.

§ 2. Nowa linia uczestniczy w przewozach międzynarodowych dopiero po upływie miesiąca od daty pisma Urzędu Centralnego, zawiadamiającego inne państwa o wpisaniu tej linii na listę.

§ 3. Urząd Centralny skreśla daną linię, skoro tylko Umawiające się Państwo, na którego żądanie wpisano tę linię na listę, zawiadomi go, że linia ta nie jest już w stanie czynić zadość zobowiązaniom nałożonym przez Konwencję.

§ 4. Otrzymanie zawiadomienia Urzędu Centralnego o wykreśleniu linii uprawnia niezwłocznie każdą kolej do przerwania z wykreśloną linią wszelkich stosunków wynikających z międzynarodowego przewozu oprócz odnoszących się do rozpoczętych przewozów, które powinny być całkowicie wykonane.

Artykuł 60

Postanowienia dodatkowe

Postanowienia dodatkowe, ogłaszane przez niektóre Umawiające się Państwa lub niektóre uczestniczące koleje w celu wykonywania Konwencji, należy podawać do wiadomości Urzędowi Centralnemu.

Te postanowienia dodatkowe mogą wejść w życie na kolejach, które je przyjęły, w formie określonej przez ustawy i przepisy każdego państwa; postanowienia te nie mogą wprowadzać odchyień od niniejszej Konwencji.

O wprowadzeniu ich w życie zawiadamia się Urząd Centralny.

Artykuł 61

Załatwianie sporu w drodze arbitrażu

§ 1. Spory, które nie mogą być załatwione przez same strony, a dotyczące wykładni lub stosowania Konwencji jako prawa krajowego lub umownego, jako też postanowień dodatkowych wydanych przez poszczególne Umawiające się Państwa, mogą być na żądanie stron poddane sądom arbitrażowym, których skład i postępowanie stanowią przedmiot Załącznika IV do niniejszej Konwencji.

§ 2. Jednakże w przypadku sporu między państwami postanowienia Załącznika IV nie wiążą stron, które mogą swobodnie określić skład sądu arbitrażowego i postępowanie arbitrażowe.

§ 3. Na żądanie stron postępowanie arbitrażowe może być wdrożone:

a) z zastrzeżeniem regulowania sporów według innych postanowień prawnych:

1° w sporach pomiędzy Umawiającymi się Państwami,

2° w sporach między Umawiającymi się Państwami z jednej strony a państwami nie umawiającymi się z drugiej strony,

3° w sporach między państwami nie umawiającymi się, jeżeli w dwóch ostatnich przypadkach Konwencję stosuje się jako prawo krajowe lub prawo umowne;

b) w sporach między przedsiębiorstwami przewozowymi;

c) w sporach między przedsiębiorstwami przewozowymi a użytkownikami;

d) w sporach między użytkownikami.

§ 4. Wdrożenie postępowania arbitrażowego działa tak samo odnośnie do zawieszenia i przerwy biegu przedawnie-

des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2.

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

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

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

Article 60.

Dispositions complémentaires.

Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains chemins de fer participants publient pour l'exécution de la Convention sont communiquées par eux à l'Office central.

Ces dispositions complémentaires peuvent être mises en vigueur sur les chemins de fer qui y ont adhéré, dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat, sans pouvoir porter dérogation à la présente Convention.

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

Article 61.

Règlement des différends par voie d'arbitrage.

§ 1. — En tant qu'ils ne peuvent être réglés par les parties elles-mêmes, les litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention, valable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel, et des dispositions complémentaires édictées par certains Etats contractants peuvent, à la demande des parties, être soumis à des tribunaux arbitraux dont la composition et la procédure font l'objet de l'Annexe IV à la présente Convention.

§ 2. — Toutefois, en cas de litige entre Etats, les dispositions de l'Annexe IV ne lient pas les parties, qui peuvent déterminer librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3. — A la demande des parties, la juridiction arbitrale peut être saisie:

a) sans préjudice du règlement de différends en vertu d'autres dispositions légales,

1° des litiges entre Etats contractants,

2° des litiges entre Etats contractants d'une part et Etats non contractants d'autre part,

3° des litiges entre Etats non contractants, pourvu que, dans les deux derniers cas, la Convention soit applicable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel;

b) des litiges entre entreprises de transport;

c) des litiges entre entreprises de transport et usagers;

d) des litiges entre usagers.

§ 4. — La mise en oeuvre de la procédure arbitrale a, quant à la suspension et à l'interruption de la prescription.



nia spornego roszczenia, jak wniesienie powództwa przed sądem powszechnym.

§ 5. Orzeczenia wydane przez sądy arbitrażowe w stosunku do przedsiębiorstw przewozowych lub użytkowników są wykonalne w każdym z Umawiających się Państw natychmiast po wypełnieniu formalności nakazanych w państwie, w którym wykonanie powinno nastąpić.

TYTUŁ V

POSTANOWIENIA SZCZEGÓLNE

Artykuł 62

Odpowiedzialność w komunikacji kolejowo-morskiej

§ 1. Przy przewozach kolejowo-morskich liniami wymienionymi w artykule 2 § 1 każde państwo może, żądając umieszczenia odpowiedniej wzmianki w liście linii podległych Konwencji, uzupełnić podstawy zwolnień od odpowiedzialności przewidzianych w artykule 30 niżej podanymi przyczynami.

Przewoźnik może jednak na nie powołać się tylko wówczas, gdy udowodni, że opóźnienie w wydaniu, zaginięcie lub uszkodzenie powstało podczas przewozu morskiego od chwili załadowania bagażu na statek aż do chwili wyładowania bagażu ze statku.

Te podstawy zwolnienia od odpowiedzialności są następujące:

a) działanie, niedbalstwo lub zaniedbanie kapitana, załogi, pilota albo zwierzchników przewoźnika podczas prowadzenia lub zarządzania statkiem;

b) niezdatność statku do żeglugi, jeżeli przewoźnik udowodni, że niezdatność ta nie wynika z braku należytej troski z jego strony o utrzymanie statku w stanie zdatnym do żeglugi, o zapewnienie należytego wyposażenia w załogę, urządzenia i zaopatrzenia lub też w przystosowaniu i utrzymaniu w dobrym stanie wszystkich części statku przeznaczonych do załadowania bagażu, tak aby były zdadne do przyjęcia, przewozu i utrzymania bagażu w dobrym stanie;

c) pożar, jeżeli przewoźnik udowodni, że nie powstał wskutek jego działalności lub winy ani wskutek działalności lub winy kapitana, załogi, pilota lub ich zwierzchników;

d) niebezpieczeństwa, zagrożenia lub wypadki na morzu lub innych wodach żeglownych;

e) ratowanie lub usiłowanie ratowania życia lub mienia na morzu.

Powyższe podstawy zwolnienia od odpowiedzialności nie uchylają ani nie zmniejszają w niczym ogólnych zobowiązań przewoźnika, a w szczególności jego obowiązku należytego troszczenia się o utrzymanie statku w stanie zdatnym do żeglugi lub zapewnienia odpowiedniego wyposażenia w załogę, urządzenia i zaopatrzenia lub też przystosowania i utrzymania w dobrym stanie wszystkich części statku przeznaczonych do załadowania bagażu, tak aby były zdadne do przyjęcia, przewozu i utrzymania bagażu w dobrym stanie.

Przewoźnik powołujący się na powyższe zwolnienia od odpowiedzialności jest jednak odpowiedzialny, jeżeli uprawniony udowodni, że opóźnienie w wydaniu, zaginięcie lub uszkodzenie wynikło z winy przewoźnika, kapitana, załogi, pilota lub ich zwierzchników spowodowanej innymi zaniedbaniami niż przewidziano pod literą a).

§ 2. W razie obsługiwaną tej samej linii morskiej przez kilka przedsiębiorstw, wpisanych na listę wymienioną w artykule pierwszym, obowiązuje wszystkie te przedsiębiorstwa ta sama zasada o odpowiedzialności.

de la créance litigieuse, le même effet que l'ouverture de l'action devant le tribunal ordinaire.

§ 5. — Les sentences rendues par les tribunaux arbitraux envers des entreprises de transport ou des usagers sont exécutoires dans chacun des Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu.

TITRE V

DISPOSITIONS EXCEPTIONNELLES

Article 62.

Responsabilité en trafic fer-mer.

§ 1. — Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, § 1, chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises à la Convention, ajouter l'ensemble des causes d'exonération énoncées ci-après à celles qui sont prévues à l'article 30.

Le transporteur ne peut s'en prévaloir que s'il fait la preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement des bagages à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

Ces causes d'exonération sont les suivantes:

a) actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

b) innavigabilité du navire, à condition que le transporteur fasse la preuve que cette innavigabilité n'est pas imputable à un manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état de navigabilité ou à lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les bagages sont chargés, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des bagages;

c) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés;

d) périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables;

e) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer.

Les causes d'exonération ci-dessus ne suppriment ni ne diminuent en rien les obligations générales du transporteur et notamment son obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité ou pour lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou pour approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les bagages sont chargés, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des bagages.

Lorsque le transporteur fait valoir les causes d'exonération qui précèdent, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie est dû à une faute du transporteur, du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés, faute autre que celle qui est prévue sous lettre a).

§ 2. — Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste mentionnée à l'article premier, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises.

Ponadto, jeżeli przedsiębiorstwa te zostały wpisane na listę na żądanie kilku państw, przyjęcie tej zasady powinno stanowić przedmiot uprzedniego porozumienia pomiędzy tymi państwami.

§ 3. O zarządzeniach wydanych zgodnie z niniejszym artykułem zawiadamia się Urząd Centralny. Wejdą one w życie najwcześniej po upływie trzydziestu dni od daty pisma, którym Urząd Centralny zawiadamia o nich inne państwa.

Wspomniane zarządzenia nie dotyczą bagażu znajdującego się w drodze.

#### Artykuł 63

##### Odpowiedzialność w razie wypadków nuklearnych

Kolej zwolniona jest od odpowiedzialności, która ciąży na niej w myśl niniejszej Konwencji, jeżeli szkoda powstała na skutek wypadku nuklearnego i jeżeli według specjalnych przepisów normujących odpowiedzialność w dziedzinie energii nuklearnej obowiązujących w Umawiającym się Państwie eksploatującym urządzenia nuklearne lub inna osoba jemu podległa jest odpowiedzialna za tę szkodę.

#### TYTUŁ VI

##### POSTANOWIENIA KOŃCOWE

#### Artykuł 64

##### Podpisanie

Konwencja niniejsza, której załączniki stanowią jej część integralną, pozostaje do dnia 1 maja 1961 r. otwarta do podpisu przez państwa zaproszone do udziału w zwyczajnej konferencji rewizyjnej.

#### Artykuł 65

##### Ratyfikacja. Wejście w życie

Konwencja niniejsza podlega ratyfikacji, a dokumenty ratyfikacyjne będą złożone możliwie najszybciej Rządowi Szwajcarskiemu.

Z chwilą ratyfikacji Konwencji przez piętnaście państw Rząd Szwajcarski porozumie się z zainteresowanymi Rządami w celu zbadania wraz z nimi możliwości wprowadzenia jej w życie.

#### Artykuł 66

##### Przystąpienie do Konwencji

§ 1. Każde państwo, które nie podpisało niniejszej Konwencji, a zamierza do niej przystąpić, przesyła swój wniosek Rządowi Szwajcarskiemu, który zawiadamia o tym wszystkie Umawiające się Państwa, dołączając wypowiedź Urzędu Centralnego o stanie kolei państwa, występującego z wnioskiem, z punktu widzenia przewozów międzynarodowych.

§ 2. Jeżeli w ciągu sześciu miesięcy od daty tego zawiadomienia przynajmniej dwa państwa nie zgłoszą Rządowi Szwajcarskiemu swego sprzeciwu, wniosek uważa się za prawomocnie przyjęty, a Rząd Szwajcarski zawiadamia o tym państwo, które wystąpiło z wnioskiem, oraz wszystkie Umawiające się Państwa.

W przeciwnym razie Rząd Szwajcarski zawiadamia wszystkie Umawiające się Państwa oraz państwo, które wystąpiło z wnioskiem, że rozpatrzenie wniosku zostało odroczone.

En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats, l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

§ 3. — Les mesures prises en conformité du présent article sont communiquées à l'Office central. Elles entreront en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de la lettre par laquelle l'Office central aura notifié ces mesures aux autres Etats.

Les bagages en cours de transport ne seront pas affectés par lesdites mesures.

#### Article 63.

##### Responsabilité en cas d'accidents nucléaires.

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

#### TITRE VI

##### DISPOSITIONS FINALES

#### Article 64.

##### Signature.

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

#### Article 65.

##### Ratifications. Mise en vigueur.

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement suisse.

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze Etats, le Gouvernement suisse se mettra en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la Convention en vigueur.

#### Article 66.

##### Adhésion à la Convention.

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

§ 2. — A moins que dans les six mois à compter de la date de cet avis, deux Etats au moins n'aient notifié leur opposition au Gouvernement suisse, la demande est admise de plein droit et avis en est donné par le Gouvernement suisse à l'Etat demandeur et à tous les Etats contractants.

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

§ 3. Każde przystąpienie staje się prawomocne po upływie miesiąca od daty zawiadomienia wysłanego przez Rząd Szwajcarski lub, jeżeli po upływie tego terminu Konwencja jeszcze nie weszła w życie, od daty wejścia jej w życie.

#### Artykuł 67

##### Czas trwania zobowiązania Umawiających się Państw

§ 1. Czas obowiązywania niniejszej Konwencji jest nieograniczony. Jednakże każde Umawiające się Państwo może z niej wystąpić na podanych niżej warunkach:

Konwencja obowiązuje każde Umawiające się Państwo do dnia 31 grudnia piątego roku po wejściu jej w życie. Każde państwo, które chciałoby z niej wystąpić z upływem tego okresu, powinno co najmniej na rok przedtem notyfikować o swym zamiarze Rządowi Szwajcarskiemu, który zawiadamia o tym wszystkie Umawiające się Państwa.

W razie braku notyfikacji we wskazanym terminie, zobowiązanie przedłuża się z mocy samego prawa na okres trzyletni i dalej co trzy lata na dalsze trzy lata, chyba że nastąpi wypowiedzenie przynajmniej na rok przed dniem 31 grudnia ostatniego roku kończącego jeden z trzechletnich okresów.

§ 2. Państwa, przyjęte do Konwencji w ciągu pięcioletniego okresu lub jednego z trzechletnich okresów, są nią związane do końca tego okresu, a następnie do końca każdego z następnych okresów, jeżeli państwa te nie wypowiedzą swego w niej uczestnictwa co najmniej na rok przed upływem jednego z tych okresów.

#### Artykuł 68

##### Rewizja Konwencji

§ 1. Delegaci Umawiających się Państw zbierają się na zaproszenie Rządu Szwajcarskiego w celu rewizji Konwencji najpóźniej w pięć lat po wejściu jej w życie.

Konferencję zwołuje się przed tym terminem, jeżeli zażąda tego co najmniej trzecia część Umawiających się Państw.

Za zgodą większości Umawiających się Państw Rząd Szwajcarski zaprasza także państwa nie umawiające się.

Za zgodą większości Umawiających się Państw Urząd Centralny zaprasza do udziału w konferencji przedstawicieli:

- a) międzynarodowych organizacji rządowych kompetentnych w dziedzinie transportu;
- b) międzynarodowych organizacji pozarządowych zajmujących się transportem.

Udział w obradach delegacji państw nie umawiających się oraz organizacji międzynarodowych wymienionych w ustępie czwartym będzie uregulowany dla każdej konferencji w regulaminie obrad.

Za zgodą większości rządów Umawiających się Państw Urząd Centralny może przed zwykłymi i nadzwyczajnymi konferencjami rewizyjnymi zwoływać komisje dla wstępnego zbadania wniosków rewizyjnych. Postanowienia Załącznika III mają przez analogię zastosowanie do tych komisji.

§ 2. Wejście w życie nowej Konwencji, będącej wynikiem konferencji rewizyjnej, powoduje uchylenie poprzedniej Konwencji nawet w stosunku do tych Umawiających się Państw, które nie ratyfikowały nowej Konwencji.

§ 3. W okresie między konferencjami rewizyjnymi artykuły 5, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 27, 48, 49, 50 i 53 oraz Załączniki I i IV mogą być zmieniane przez komisję rewizyjną. Organizacja i działalność tej komisji stanowią przedmiot Załącznika III do niniejszej Konwencji.

§ 3. — Toute admission produit ses effets un mois après la date de l'avis envoyé par le Gouvernement suisse, ou si, à l'expiration de ce délai, la Convention n'est pas encore en vigueur, à la date de la mise en vigueur de celle-ci.

#### Article 67.

##### Durée de l'engagement des Etats contractants.

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

La Convention est valable, pour tout Etat contractant, jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra sa mise en vigueur. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an à l'avance au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats contractants.

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

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

#### Article 68.

##### Révision de la Convention.

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

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

D'entente avec la majorité des Etats contractants, le Gouvernement suisse invite aussi des Etats non contractants.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister à la Conférence des représentants:

- a) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport;
- b) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport.

La participation aux débats de délégations des Etats non contractants ainsi que des organisations internationales mentionnées au quatrième alinéa sera réglée pour chaque Conférence dans le règlement des délibérations.

D'entente avec la majorité des Gouvernements des Etats contractants, l'Office central peut, avant les Conférences de révision ordinaires et extraordinaires, convoquer des Commissions pour l'examen préliminaire des propositions de révision. Les dispositions de l'Annexe III sont applicables par analogie à ces Commissions.

§ 2. — La mise en vigueur de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une conférence de révision emporte abrogation de la Convention antérieure même à l'égard des Etats contractants qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

§ 3. — Dans l'intervalle des conférences de révision, les articles 5, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 27, 48, 49, 50, 53 et les Annexes I et IV peuvent être modifiés par une Commission de révision. L'organisation et le fonctionnement de cette Commission font l'objet de l'Annexe III à la présente Convention.

Uchwały komisji rewizyjnej podaje się niezwłocznie do wiadomości rządów Umawiających się Państw za pośrednictwem Urzędu Centralnego. Uważa się je za przyjęte, jeżeli w ciągu trzech miesięcy od dnia powiadomienia o nich co najmniej pięć rządów nie zgłosi sprzeciwu. Uchwały te wchodzi w życie pierwszego dnia szóstego miesiąca po miesiącu, w którym Urząd Centralny podał je do wiadomości rządów Umawiających się Państw. Urząd Centralny oznacza ten dzień w zawiadomieniu o uchwałach.

#### Artykuł 69

##### **Teksty Konwencji. Tłumaczenia urzędowe**

Konwencję niniejszą zawarto i podpisano w języku francuskim stosownie do ustalonego zwyczaju dyplomatycznego.

Do tekstu francuskiego dołączono tekst w języku niemieckim, tekst w języku angielskim i tekst w języku włoskim, stanowiące tłumaczenia urzędowe.

W razie rozbieżności rozstrzyga tekst francuski.

Na dowód czego niżej wymienieni Pełnomocnicy zaopatrzeni w pełnomocnictwa, uznane za dobre i sporządzone w należytej formie, podpisali niniejszą Konwencję.

Sporządzono w Bernie dnia dwudziestego piątego lutego tysiąc dziewięćset sześćdziesiątego pierwszego roku w jednym egzemplarzu, który złożony zostanie w archiwach Konfederacji Szwajcarskiej i którego uwierzytelniony odpis będzie przekazany każdej ze Stron.

Les décisions de la Commission de révision sont notifiées sans délai aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées à moins que, dans les trois mois comptés à partir du jour de la notification, cinq au moins des Gouvernements n'aient formulé des objections. Ces décisions entrent en vigueur le premier jour du sixième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central les a portées à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification des décisions.

#### Article 69.

##### **Textes de la Convention. Traductions officielles.**

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

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

En cas de divergence, le texte français fait foi.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

Fait à Berne, le vingt-cinq février mil neuf cent soixante et un, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.


ZAŁĄCZNIK I  
(Artykuł 21)  
ANNEXE I  
(Article 21)

**FORMULARZ KWITU BAGAŻOWEGO**  
**FORMULAIRE DU BULLETIN DE BAGAGES**

Formularz składa się z 3 kartek według niżej podanego wzoru. Zarządy kolejowe określają, które z tych kartek wypełnia się przez kalkę.

Le formulaire comprend trois feuilles du modèle ci-après. Les administrations de chemins de fer déterminent celles de ces feuilles qui sont remplies par décalque.

1 kartka  
1re feuille

Nr No .....	Międzynarodowy przewóz bagażu Transport international de bagages				
(Nazwa zarządu kolejowego) (Nom de l'administration du chemin de fer)					
<b>GRZBIET KWITU BAGAŻOWEGO</b> <b>SUCHE DU BULLETIN DE BAGAGES</b>					
od st. .... do st. .... de ..... à ..... przez ..... via .....					
110 mm	Data Date	Ilość biletów  Nombre de billets	Ilość sztuk bagażu  Nombre des colis- bagages	Waga rze- czywista kg  Poids réel kg	Opłata za przewóz bagażu — Prix de transport des bagages
	19.....				Obliczenie opłaty za jednostki po 10 kg Calculation de la taxe par unité de 10 kg
					bez zwolnienia od opłaty sans franchise de bagages za — pour ..... kg
					ze zwolnieniem od opłaty avec franchise de bagages za — pour ..... kg
Pociąg Nr Train No	cyframi en chiffres			słownie en lettres	Wartość dostawy..... Intérêt à la livraison
	Oplaty dodatkowe ..... Frais accessoires				
	Suma ogólna ..... Taxe totale				

\*) Koleje mogą uzupełniać tę rubrykę w miarę swych potrzeb.

\*) Les chemins de fer peuvent compléter cette rubrique selon leurs besoins.




2 kartka  
2e feuille

Nr ..... No .....	Międzynarodowy przewóz bagażu Transport international de bagages				
(Nazwa zarządu kolejowego) (Nom de l'administration du chemin de fer)					
<b>CEDULA BAGAŻOWA</b> <b>FEUILLE DE ROUTE</b>					
od st. .... do st. .... de ..... à ..... przez ..... via .....					
Data Date	Ilość biletów Nombre de billets	Ilość sztuk bagażu Nombre des colis- bagages	Waga rze- czywista kg Poids réel kg	Oplata za przewóz bagażu — Prix de transport des bagages	
19.....				Obliczenie opłaty za jed- nostki po 10 kg	bez zwolnienia od opłaty sans franchise de bagages za — pour ..... kg
Pociąg Nr Train No				Calcul de-la taxe par unité de 10 kg	ze zwolnieniem od opłaty avec franchise de bagages za — pour ..... kg
	cyframi en chiffres	słownie en lettres		*) .....	
	=====	=====		Wartość dostawy ..... Intérêt à la livraison	
	Oplaty dodatkowe .....				
	Frais accessoires .....				
	Suma ogólna .....				
	Taxe totale .....				

\*) Koleje mogą uzupełniać tę rubrykę w miarę swych potrzeb.

\*) Les chemins de fer peuvent compléter cette rubrique selon leurs besoins.

3 kartka, strona czółowa  
3e feuille, recto

Nr No	Międzynarodowy przewóz bagażu Transport international de bagages												
	(Nazwa zarządu kolejowego) (Nom de l'administration du chemin de fer)												
<b>KWIT BAGAŻOWY</b> <b>BULLETIN DE BAGAGES</b>													
od st. ....		do st. ....											
de		à											
przez .....		via .....											
via .....		.....											
				<b>Oplata za przewóz bagażu — Prix de transport des bagages</b>									
Data Date	Ilość biletów Nombre de billets	Ilość sztuk bagażu Nombre des colis- bagages	Waga rze- czywista kg Poids réel kg	<table style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:50%; border-right: 1px solid black;">Obliczenie opłaty za jednostki po 10 kg Calcul de la taxe par unité de 10 kg</td> <td style="width:5%; border-right: 1px solid black;">}</td> <td style="width:45%;">bez zwolnienia od opłaty sans franchise de bagages za — pour ..... kg</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;"></td> <td style="border-right: 1px solid black;">}</td> <td>ze zwolnieniem od opłaty avec franchise de bagages za — pour ..... kg</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;"></td> <td style="border-right: 1px solid black;"></td> <td></td> </tr> </table>	Obliczenie opłaty za jednostki po 10 kg Calcul de la taxe par unité de 10 kg	}	bez zwolnienia od opłaty sans franchise de bagages za — pour ..... kg		}	ze zwolnieniem od opłaty avec franchise de bagages za — pour ..... kg			
Obliczenie opłaty za jednostki po 10 kg Calcul de la taxe par unité de 10 kg	}	bez zwolnienia od opłaty sans franchise de bagages za — pour ..... kg											
	}	ze zwolnieniem od opłaty avec franchise de bagages za — pour ..... kg											
Pociąg Nr Train No				*) .....									
	cyframi en chiffres	słownie en lettres		Wartość dostawy ..... Intérêt à la livraison .....									
	Oplaty dodatkowe .....												
	Frais accessoires												
	Suma ogólna .....												
	Taxe totale												

3 kartka, strona odwrotna  
3e feuille, verso

Do niniejszego przewozu stosuje się postanowienia Konwencji Międzynarodowej o Przewozie Osób i Bagażu Kolejami (CIV) oraz warunki, określone przez taryfy stosowane do tego przewozu. Podróżny jest obowiązany być obecnym przy dokonywaniu formalności wymaganych przez władze celne i inne władze administracyjne, chyba że właściwe zarządy dopuściły wyjątki.

Bagaż określony na stronie odwrotnej wydaje się za zwrotem kwitu bagażowego.

Le présent transport est soumis au régime de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV), ainsi qu'aux conditions des tarifs qui lui sont applicables.

Le voyageur est tenu d'assister aux formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives, sauf exceptions admises par les administrations compétentes.

Les bagages désignés au recto sont délivrés contre remise du présent bulletin.

\*) Koleje mogą uzupełniać tę rubrykę w miarę swych potrzeb.

\*) Les chemins de fer peuvent compléter cette rubrique selon leurs besoins.

**Załącznik II**  
(Artykuł 58)

**Annexe II**  
(Article 58)

**REGULAMIN URZĘDU CENTRALNEGO  
PRZEWOZÓW MIĘDZYNARODOWYCH KOLEJAMI**

**RÈGLEMENT RELATIF À L'OFFICE CENTRAL  
DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS  
DE FER**

**Artykuł 1**

**Article premier.**

§ 1. Urząd Centralny Przewozów Międzynarodowych Kolejami ma siedzibę w Bernie, pod opieką Rządu Szwajcarskiego.

§ 1. — L'Office central des transports internationaux par chemins de fer siège à Berne, sous les auspices du Gouvernement suisse.

Kontrola jego działalności zarówno w dziedzinie administracyjnej, jak i finansowej wykonywana jest w ramach ustalonych postanowieniami artykułu 58 Konwencji i powierzona Komitetowi Administracyjnemu.

Le contrôle de son activité, tant sur le plan administratif que sur le plan financier, s'exerce dans le cadre établi par les dispositions de l'article 58 de la Convention et est confié à un Comité administratif.

W tym celu Komitet Administracyjny:

A cet effet, le Comité administratif

a) czuwa nad właściwym stosowaniem przez Urząd Centralny Konwencji oraz innych tekstów wynikłych z konferencji rewizyjnych i w razie potrzeby zaleca środki właściwe dla ułatwienia stosowania tych Konwencji i tekstów;

a) veille à la bonne application par l'Office central des Conventions ainsi que des autres textes issus des conférences de révision et préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de ces Conventions et textes;

b) wydaje uzasadnione opinie w sprawach, które mogą dotyczyć działalności Urzędu Centralnego, a które mu przedstawiło jedno z Umawiających się Państw lub dyrektor Urzędu.

b) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat contractant ou par le directeur de l'Office.

§ 2. a) Komitet Administracyjny zbiera się w Bernie. Składa się on z dziewięciu członków, wybranych spośród Umawiających się Państw;

§ 2. — a) Le Comité administratif se réunit à Berne. Il se compose de neuf membres, choisis parmi les Etats contractants.

b) Konfederacja Szwajcarska posiada stałe miejsce w Komitecie i przewodniczy mu. Inne państwa-członkowie są mianowane na pięć lat. Na każdy okres pięciu lat konferencja dyplomatyczna wyznacza, z uwzględnieniem słusznego podziału geograficznego, na wniosek urzędującego Komitetu Administracyjnego skład Komitetu Administracyjnego;

b) La Confédération suisse dispose d'un siège permanent dans le Comité, dont elle assume la présidence. Les autres Etats membres sont nommés pour cinq ans. Pour chaque période quinquennale, une Conférence diplomatique détermine, sur proposition du Comité administratif en fonction la composition du Comité administratif, en tenant compte d'une équitable répartition géographique.

c) jeżeli wśród państw-członków wakuje miejsce, Komitet Administracyjny wyznacza sam inne Umawiające się Państwo do zajęcia wolnego miejsca;

c) Si une vacance se produit parmi les Etats membres, le Comité administratif désigne lui-même un autre Etat contractant pour occuper le siège vacant.

d) każde państwo-członek wyznacza jako delegata do Komitetu Administracyjnego osobę kwalifikowaną z tytułu swego doświadczenia w zagadnieniach przewozów międzynarodowych;

d) Chaque Etat membre désigne, comme délégué au Comité administratif, une personne qualifiée en raison de son expérience des questions de transports internationaux.

e) Komitet Administracyjny ustala swój regulamin wewnętrzny i sam się konstytuuje.

e) Le Comité administratif établit son règlement intérieur et se constitue lui-même.

Odbywa on co najmniej raz na rok jedno posiedzenie zwyczajne; oprócz tego odbywa on posiedzenia nadzwyczajne, jeśli co najmniej trzy państwa-członkowie tego zażądad.

Il tient au moins une réunion ordinaire chaque année; il tient, en outre, des réunions extraordinaires lorsque trois Etats membres au moins en font la demande.

Sekretariat Komitetu Administracyjnego prowadzi Urząd Centralny.

Le secrétariat du Comité administratif est assuré par l'Office central.

Protokoły z posiedzeń Komitetu Administracyjnego wysła się do wszystkich Umawiających się Państw.

Les procès-verbaux des séances du Comité administratif sont envoyés à tous les Etats contractants.

f) Funkcje delegata państwa-członka są bezpłatne i związane z nimi koszty podróży ponosi to państwo.

f) Les fonctions de délégué d'un Etat membre sont gratuites et les frais de déplacement qu'elles entraînent sont à la charge de cet Etat.

§ 3. a) Komitet Administracyjny ustala regulamin dotyczący organizacji, działania oraz statutu personelu Urzędu Centralnego. Rząd Szwajcarski przedstawia mu w tym celu projekt.

§ 3. — a) Le Comité administratif établit le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central. Le Gouvernement suisse lui présente un projet à cet effet.

b) Komitet Administracyjny mianuje dyrektora, wice-dyrektora i radców Urzędu Centralnego; Rząd Szwajcarski przedkłada mu w tym celu wnioski. Przy tych nominacjach Komitet Administracyjny bierze szczególnie pod uwagę przydatność kandydatów i słuszny podział geograficzny.

b) Le Comité administratif nomme le directeur, le vice-directeur et les conseillers de l'Office central; le Gouvernement suisse lui présente des propositions à cet effet. Pour ces nominations, le Comité administratif tient compte plus particulièrement de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique.

c) Komitet Administracyjny zatwierdza roczny budżet Urzędu Centralnego przy uwzględnieniu postanowień poniższego artykułu 2 oraz roczne sprawozdanie z działalności.

c) Le Comité administratif approuve le budget annuel de l'Office central, en tenant compte des dispositions de l'article 2 ci-après, ainsi que le rapport annuel de gestion,

Kontrolę rachunków Urzędu Centralnego, obejmującą jedynie sprawdzenie zgodności ksiąg i dowodów rachunkowych w ramach budżetu, dokonuje Rząd Szwajcarski. Tenże Rząd przekazuje te rachunki wraz ze sprawozdaniem Komitetowi Administracyjnemu.

Wraz ze sprawozdaniem z działalności Urzędu Centralnego i wykazem jego rachunków rocznych Komitet Administracyjny podaje do wiadomości Umawiających się Państw decyzje, rezolucje i zalecenia, do formułowania których jest powołany.

d) Komitet Administracyjny przedkłada każdej konferencji rewizyjnej co najmniej na dwa miesiące przed jej rozpoczęciem sprawozdanie z całością stału swej działalności od czasu poprzedniej konferencji.

## Artykuł 2

§ 1. Koszty Urzędu Centralnego ponoszą Umawiające się Państwa proporcjonalnie do długości linii kolejowych lub linii, do których ma zastosowanie Konwencja. Jednakże linie żeglugi wodnej uczestniczą w kosztach tylko w stosunku do połowy swojej długości. Udział każdego państwa wynosi najwyżej 0,80 fr. od kilometra. Wyjątkowo udział ten może być, po uzgodnieniu między zainteresowanym rządem a Urzędem Centralnym oraz po zatwierdzeniu przez Komitet Administracyjny, obniżony najwyżej o pięćdziesiąt procent dla linii eksploatowanych w szczególnych warunkach. Wysokość rocznej należności przypadającej na kilometr ustala na każdy rok budżetowy Komitet Administracyjny po wysłuchaniu Urzędu Centralnego. Kwotę tej należności pobiera się zawsze w całości. Jeżeli rzeczywiste wydatki Urzędu Centralnego nie osiągnęły kwoty należności obliczonej na tej zasadzie, nie wydatkowaną resztę przelewa się na fundusz rezerwowy.

§ 2. Urząd Centralny, przysyłając Umawiającym się Państwom roczne sprawozdanie z działalności i wykaz rocznych rachunków, wzywa je do uiszczenia przypadających na nie udziałów w kosztach za ubiegły rok budżetowy. Państwo, które nie wniesie swego udziału do dnia 1 października, wzywa się do tego powtórnie. Jeżeli to wezwanie nie odniesie skutku, Urząd Centralny ponawia je na początku roku następnego, przysyłając sprawozdanie ze swej działalności za ubiegły rok budżetowy. Jeżeli do dnia 1 lipca następnego roku i to wezwanie nie odniesie skutku, występuje się do państwa zalegającego z zapłatą, po raz czwarty o uiszczenie obu przypadających płatności rocznych. Gdy to wezwanie pozostanie bez skutku, Urząd Centralny zawiadamia to państwo w trzy miesiące później, że, jeżeli oczekiwana wpłata nie zostanie dokonana przed końcem roku, niezapłacenie będzie uważane za milczące wyrażenie chęci wystąpienia z Konwencji. Jeżeli przed 31 grudnia to ostatnie wystąpienie pozostanie bez skutku, Urząd Centralny, przyjmując do wiadomości milczącą wyrażoną wolę wystąpienia z Konwencji przez państwo nie wykonujące zobowiązania, przystępuje do wykreślenia linii tego państwa z listy linii dopuszczonych do międzynarodowych przewozów.

§ 3. Kwoty nie pobrane powinny być, w miarę możliwości, pokrywane z kredytów zwyczajnych, którymi rozporządza Urząd Centralny i mogą być rozłożone na cztery lata budżetowe. Część niedoboru, której nie można pokryć w ten sposób, przenosi się na specjalny rachunek, obciążając nią pozostałe Umawiające się Państwa proporcjonalnie do ilości kilometrów linii, do których miała zastosowanie Konwencja w czasie zarachowania, a każde Umawiające się Państwo uczestniczy w pokryciu tej części niedoboru w takiej mierze, w jakiej w dwuletnim okresie, zakończonym wystąpieniem państwa nieplacącego, należało razem z nim do Konwencji.

La vérification des comptes de l'Office central, qui a trait uniquement à la concordance des écritures et des pièces comptables, dans le cadre du budget, est exercée par le Gouvernement suisse. Celui-ci transmet ces comptes, avec un rapport, au Comité administratif.

Le Comité administratif communique aux Etats contractants, avec le rapport de gestion de l'Office central et le relevé des comptes annuels de celui-ci, les décisions, résolutions et recommandations qu'il est appelé à formuler.

d) Le Comité administratif adresse à chaque conférence de révision, au moins deux mois avant l'ouverture de celle-ci, un rapport sur l'ensemble de son activité depuis la conférence précédente.

## Article 2.

§ 1. — Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de chemins de fer ou des parcours auxquels s'applique la Convention. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution est de 0 fr. 80 au maximum par kilomètre. Exceptionnellement, cette contribution peut, après accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, et approbation du Comité administratif, être réduite de cinquante pour cent au maximum pour des lignes exploitées dans des conditions particulières. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre est fixé, pour chaque exercice, par le Comité administratif, l'Office central entendu. Il est toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'ont pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé est versé à un fonds de réserve.

§ 2. — A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1er octobre, n'aurait pas versé sa part est, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvelle au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi de son rapport de gestion pour l'exercice écoulé. Si, à la date du 1er juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche est faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues. En cas d'insuccès, l'Office central l'avise, trois mois plus tard, que, si le versement attendu n'a pas été effectué avant la fin de l'année, son abstention sera interprétée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la Convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche avant le 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté, tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procède à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

§ 3. — Les montants non recouverts doivent, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et peuvent être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte est portée, dans un compte spécial, au débit des autres Etats contractants dans la proportion du nombre de kilomètres de lignes soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il a déjà, pendant la période de deux ans qui s'est terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été partie avec lui à la Convention.

§ 4. Państwo, którego linie wykreślono na warunkach wskazanych w § 2, może spowodować ponowne dopuszczenie ich do przewozów międzynarodowych dopiero po uprzednim uiszczeniu sum, które należą się od niego za odnośne lata wraz z odsetkami w stosunku pięć od sta; odsetki te liczy się od upływu szóstego miesiąca po dniu, w którym Urząd Centralny wezwał to państwo po raz pierwszy do uiszczenia przypadającego na nie udziału w kosztach.

### Artykuł 3

§ 1. Urząd Centralny wydaje miesięcznik, zawierający wiadomości potrzebne do stosowania Konwencji, w szczególności zawiadomienia co do listy linii kolejowych i innych przedsiębiorstw oraz co do przedmiotów wyłączonych od przewozu lub przyjmowanych warunkowo, jako też opracowania, których ogłoszenie w nim uzna za pożyteczne.

§ 2. Miesięcznik wydawany jest w językach francuskim i niemieckim. Po jednym egzemplarzu wysyła się bezpłatnie każdemu z Umawiających się Państw i każdemu z zainteresowanych zarządów. Za dalsze egzemplarze, których zażądano, uiszcza się opłatę ustaloną przez Urząd Centralny.

### Artykuł 4

§ 1. Wykazy i wierzytelności z tytułu nie opłaconych przewozów międzynarodowych przedsiębiorstwo będące wierzycielem może podać Urzędowi Centralnemu do wiadomości z żądaniem, aby ten ułatwił ich ściąganie. Urząd Centralny wzywa w tym celu przedsiębiorstwo przewozowe będące dłużnikiem do wyrównania należnej kwoty lub do podania powodów odmowy zapłaty.

§ 2. Jeżeli Urząd Centralny uważa, że przytoczone motywy odmowy są dostatecznie uzasadnione, odsyła strony do właściwego sądu lub, na żądanie stron, do sądu arbitrażowego przewidzianego w artykule 61 Konwencji (Załącznik IV).

§ 3. Jeżeli Urząd Centralny uważa, że cała suma lub jej część rzeczywiście się należy, może orzec po wysłuchaniu opinii rzeczoznawcy, że przedsiębiorstwo przewozowe, będące dłużnikiem, powinno wpłacić do Urzędu Centralnego cały dług lub też jego część; wpłacona w ten sposób suma powinna być przechowana przez Urząd Centralny aż do czasu zasadniczego rozstrzygnięcia przez właściwy sąd lub sąd arbitrażowy przewidziany w artykule 61 Konwencji (Załącznik IV).

§ 4. Jeżeli w ciągu dwóch tygodni przedsiębiorstwo przewozowe nie uczyni zadość wezwaniu Urzędu Centralnego, otrzymuje ono ponownie wezwanie ze wskazaniem skutków jego odmowy.

§ 5. W dziesięć dni po ponownym wezwaniu, jeżeli nie odniosło ono skutku, Urząd Centralny przesyła Umawiającemu się Państwu, któremu podlega dane przedsiębiorstwo przewozowe, umotywowane zawiadomienie wzywające to państwo, aby zawiadomiło o środkach, jakie należy powziąć, a zwłaszcza, aby zbadało, czy linie przedsiębiorstwa przewozowego będącego dłużnikiem należy pozostawić na liście.

§ 6. Jeżeli Umawiające się Państwo, któremu podlega przedsiębiorstwo przewozowe będące dłużnikiem, oświadczy, że pomimo nieopłacenia nie uważa, aby należało wykreślić dane przedsiębiorstwo z listy, lub, jeżeli przez sześć tygodni pozostawi zawiadomienie Urzędu Centralnego bez odpowiedzi, uważa się z mocy prawa, że państwo to przyjmuje na siebie gwarancję wypłacalności danego przedsiębiorstwa, jeżeli chodzi o należności wynikające z przewozów międzynarodowych.

§ 4. — L'Etat dont les lignes ont été radiées dans les conditions indiquées au § 2 ci-dessus ne peut les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant, au préalable, les sommes dont il est resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de cinq pour cent à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'a invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

### Article 3.

§ 1. — L'Office central publie un bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les études qu'il jugerait utile d'y insérer.

§ 2. — Le bulletin est rédigé en français et en allemand. Un exemplaire est envoyé gratuitement à chaque Etat contractant et à chacune des administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'Office central.

### Article 4.

§ 1. — Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'entreprise créancière à l'Office central pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. — Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent ou, si les parties en font la demande, devant le tribunal arbitral prévu à l'article 61 de la Convention (Annexe IV).

§ 3. — Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice est tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent ou par le tribunal arbitral prévu à l'article 61 de la Convention (Annexe IV).

§ 4. — Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas donné suite, dans la quinzaine, aux injonctions de l'Office central, il lui est adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

§ 5. — Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse à l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. — Si l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.



## Artykuł 5

Na pokrycie specjalnych kosztów, wynikających z działalności przewidzianej w artykule 58 § 1 litery d) do f) Konwencji, pobiera się wynagrodzenie. Wysokość tego wynagrodzenia ustala Komitet Administracyjny na wniosek Urzędu Centralnego.

### Załącznik III. (Artykuł 68 § 3)

## STATUT KOMISJI REWIZYJNEJ

### Artykuł 1

Rządy Umawiających się Państw zgłaszają swe wnioski, dotyczące spraw leżących w kompetencji Komisji, Urzędowi Centralnemu Przewozów Międzynarodowych Kolejami, który podaje je niezwłocznie do wiadomości innym Umawiającym się Państwom.

### Artykuł 2

Urząd Centralny zwołuje posiedzenie Komisji w każdym przypadku, gdy zajdzie tego potrzeba lub na żądanie co najmniej pięciu Umawiających się Państw.

O posiedzeniach Komisji zawiadamia się wszystkie Umawiające się Państwa na dwa miesiące naprzód. W zawiadomieniu powinny być dokładnie wskazane sprawy, których zamieszczenia zażądano w porządku dziennym.

### Artykuł 3

Wszystkie Umawiające się Państwa mogą brać udział w pracach Komisji.

Jedno państwo może być reprezentowane przez inne państwo; jednakże jedno państwo nie może reprezentować więcej niż dwa inne państwa.

Każde państwo ponosi koszty swych przedstawicieli.

### Artykuł 4

Urząd Centralny przygotowuje zagadnienia do rozpatrzenia i sprawuje czynności sekretariatu Komisji.

Dyrektor i Wicedyrektor Urzędu Centralnego biorą udział w posiedzeniach Komisji z głosem doradczym.

### Artykuł 5

W porozumieniu z większością Umawiających się Państw Urząd Centralny zaprasza do uczestnictwa w posiedzeniach Komisji z głosem doradczym przedstawicieli:

- a) państw nie umawiających się,
- b) pod warunkiem wzajemności — międzynarodowych organizacji rządowych kompetentnych w zakresie transportu,
- c) pod warunkiem wzajemności — międzynarodowych organizacji pozarządowych zajmujących się transportem.

### Artykuł 6

Komisja może prawomocnie obradować, jeżeli reprezentowana jest jedna trzecia Umawiających się Państw.

### Artykuł 7

Komisja wyznacza na każde posiedzenie przewodniczącego i jednego lub dwu zastępców.

## Article 5.

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

### Annexe III. (Article 68 § 3)

## STATUT RELATIF À LA COMMISSION DE RÉVISION

### Article premier.

Les Gouvernements des Etats contractants communiquent leurs propositions concernant les objets rentrant dans la compétence de la Commission, à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, qui les porte immédiatement à la connaissance des autres Etats contractants.

### Article 2.

L'Office central invite la Commission à siéger chaque fois que la nécessité s'en fait sentir, ou sur la demande d'au moins cinq Etats contractants.

Tous les Etats contractants sont avisés des sessions de la Commission deux mois à l'avance. L'avis doit indiquer exactement les questions dont l'inscription à l'ordre du jour est demandée.

### Article 3.

Tous les Etats contractants peuvent prendre part aux travaux de la Commission.

Un Etat peut se faire représenter par un autre Etat; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

### Article 4.

L'Office central instruit les questions à traiter et assume le service du secrétariat de la Commission.

Le Directeur et le Vice-directeur de l'Office central prennent part aux séances de la Commission avec voix consultative.

### Article 5.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister, avec voix consultative, aux séances de la Commission, des représentants:

- a) d'Etats non contractants,
- b) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport, sous condition de réciprocité,
- c) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport, sous condition de réciprocité.

### Article 6.

La Commission est valablement constituée lorsqu'un tiers des Etats contractants sont représentés.

### Article 7.

La Commission désigne pour chaque session un président et un ou deux vice-présidents.

## Artykuł 8

Obrady toczą się w językach francuskim i niemieckim. Treść wywodów członków Komisji tłumaczy się natychmiast ustnie. Teksty wniosków i zawiadomień przewodniczącego tłumaczy się w całości.

## Artykuł 9

Głosowanie odbywa się delegacjami, a na żądanie — za wywołaniem imiennym; każda delegacja Umawiającego się Państwa, reprezentowanego na sesji, ma prawo do jednego głosu.

Wniosek uważa się za przyjęty, jeżeli:

- a) w głosowaniu brała udział co najmniej połowa delegacji reprezentowanych na Komisji,
- b) uzyskał większość głosów bez uwzględnienia głosów wstrzymujących się.

## Artykuł 10

Protokoły sesji streszczają obrady w obydwu językach. Wnioski i uchwały powinny być zamieszczone w protokołach w obydwu językach w brzmieniu dosłownym. W razie rozbieżności w odniesieniu do uchwał pomiędzy tekstem francuskim i tekstem niemieckim protokołu rozstrzyga tekst francuski.

Protokoły doręcza się członkom możliwie zaraz.

Jeżeli protokołów nie można zatwierdzić w czasie trwania sesji, członkowie dostarczają sekretariatowi w stosownym czasie ewentualne poprawki.

## Artykuł 11

Dla ułatwienia prac Komisja może powoływać podkomisje; może ona także powoływać podkomisje w celu opracowania określonych zagadnień na późniejsze sesje.

Każda podkomisja wyznacza przewodniczącego, wiceprzewodniczącego i w razie potrzeby sprawozdawcę. Poza tym do podkomisji mają odpowiednio zastosowanie postanowienia artykułów 1 do 5 oraz 8 do 10.

## Załącznik IV. (Artykuł 61).

### REGULAMIN ARBITRAŻU

#### Artykuł 1

##### Liczba arbitrów

Sądy arbitrażowe, ustanowione dla rozpoznania sporów innych niż międzypaństwowe, składać się będą z jednego, trzech lub pięciu arbitrów, zależnie od warunków porozumienia.

#### Artykuł 2

##### Wybór arbitrów

§ 1. Listę arbitrów ustala się z góry. Każde Umawiające się Państwo może wyznaczyć najwyżej dwóch rzeczoznawców międzynarodowego prawa przewozowego, którzy są jego obywatelami, w celu wpisania ich na listę arbitrów, sporządzoną i utrzymywaną w stanie aktualnym przez Rząd Szwajcarski.

§ 2. Jeżeli porozumienie przewiduje tylko jednego arbitra, wybór tego arbitra następuje przez strony za obojętną zgodą.

Jeżeli porozumienie przewiduje trzech lub pięciu arbitrów, każda ze stron wybiera jednego lub dwu arbitrów, stosownie do okoliczności.

## Article 8.

Les délibérations ont lieu en français et en allemand. Les exposés des membres de la Commission sont traduits immédiatement de vive voix et en substance. Le texte des propositions et les communications du président sont traduits in extenso.

## Article 9.

Le vote a lieu par délégation et, sur demande, à l'appel nominal; chaque délégation d'un Etat contractant représenté à la séance a droit à une voix.

Une proposition n'est adoptée que si:

- a) ont pris part au vote au moins la moitié des délégations représentées à la Commission,
- b) elle a réuni la majorité des suffrages exprimés, ceux-ci ne comprenant par les abstentions.

## Article 10.

Les procès-verbaux des séances résument les délibérations dans les deux langues.

Les propositions et les décisions doivent y être insérées textuellement dans les deux langues. En cas de divergences entre le texte français et le texte allemand du procès-verbal en ce qui concerne les décisions, le texte français fait foi.

Les procès-verbaux sont distribués aux membres aussitôt que possible.

Si leur approbation ne peut avoir lieu au cours de la session, les membres remettront au secrétariat dans un délai approprié les corrections éventuelles.

## Article 11.

Pour faciliter les travaux, la Commission peut constituer des sous-commissions; elle peut aussi constituer des sous-commissions chargées de préparer pour une session ultérieure des questions déterminées.

Chaque sous-commission désigne un président, un vice-président et, si le besoin s'en fait sentir, un rapporteur. Pour le reste, les dispositions des articles 1 à 5 et 8 à 10 sont applicables par analogie aux sous-commissions.

## Annexe IV. (Article 61)

### RÈGLEMENT D'ARBITRAGE

#### Article premier.

##### Nombre des arbitres.

Les tribunaux arbitraux constitués pour connaître des litiges autres que ceux entre Etats se composeront d'un, de trois ou de cinq arbitres, suivant les stipulations du compromis.

#### Article 2.

##### Choix des arbitres.

§ 1. — Une liste d'arbitres est préétablie. Chaque Etat contractant peut désigner au plus deux de ses ressortissants, spécialistes du droit international des transports, pour être inscrits sur la liste d'arbitres, établie et tenue à jour par le Gouvernement suisse.

§ 2. — Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties.

Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas.

Arbitrzy, wybrani stosownie do ustępu poprzedniego, wyznaczają za obopólną zgodą, zależnie od przypadku, trzeciego lub piątego arbitra, który przewodniczy sądowi arbitrażowemu.

Jeżeli strony nie są zgodne co do wyboru jednego arbitra lub jeżeli wybrani przez strony arbitrzy nie są zgodni w sprawie wyboru trzeciego lub piątego arbitra, zależnie od przypadku sąd arbitrażowy zostaje uzupełniony arbitrem, wyznaczonym na życzenie Urzędu Centralnego przez przewodniczącego Szwajcarskiego Trybunału Związkowego.

Skład sądu arbitrażowego ustala się z osób wpisanych na listę wymienioną w § 1. Jednakże, jeżeli porozumienie przewiduje pięciu arbitrów, każda strona może wybrać jednego arbitra spoza listy.

§ 3. Jedyny arbiter, trzeci lub piąty musi być innej przynależności państwowej niż strony.

Przystąpienie strony trzeciej do sporu nie wpływa na skład sądu arbitrażowego.

### Artykuł 3

#### Umowa kompromisowa

Strony odwołujące się do arbitrażu zawierają umowę kompromisową, która w szczególności ustala:

- a) przedmiot sporu, określony w sposób możliwie ścisły i jasny;
- b) skład sądu i terminy do wyznaczenia arbitra lub arbitrów;
- c) miejsce sądu.

Dla otwarcia postępowania arbitrażowego umowa kompromisowa musi być podana do wiadomości Urzędu Centralnego.

### Artykuł 4

#### Postępowanie

Sąd arbitrażowy decyduje sam o postępowaniu, uwzględniając w szczególności następujące postanowienia:

- a) sąd arbitrażowy bada i orzeka w przedłożonych mu sprawach spornych na podstawie danych dostarczonych mu przez strony, przy czym przy wydawaniu sentencji nie jest związany wykładnią stron;
- b) nie może on przyznać więcej lub co innego, niż zażądał powód, i nie mniej niż pozwany uznał, że się należy;
- c) sentencję arbitrażową, należycie umotywowaną, redaguje sąd arbitrażowy i podaje stronom do wiadomości za pośrednictwem Urzędu Centralnego;
- d) jeżeli nie ma innych postanowień prawa obowiązującego w siedzibie sądu arbitrażowego, sentencja arbitrażowa nie może być kwestionowana, z wyjątkiem jednak rewizji lub unieważnienia.

### Artykuł 5

#### Sekretariat

Urząd Centralny działa jako sekretariat sądu arbitrażowego.

### Artykuł 6

#### Koszty

Sentencja arbitrażowa ustala koszty i wydatki, łącznie z wynagrodzeniem arbitrów, oraz postanawia, na której ze stron ciąży obowiązek ich zapłacenia lub w jakim stosunku należy podzielić ponoszenie kosztów pomiędzy strony.

Les arbitres choisis conformément à l'alinéa précédent désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, selon le cas, lequel préside le tribunal arbitral.

Si les parties sont en désaccord sur le choix de l'arbitre unique ou si les arbitres choisis par les parties sont en désaccord sur la désignation du troisième ou du cinquième arbitre, selon le cas, le tribunal arbitral est complété par un arbitre désigné par le Président du Tribunal fédéral suisse, à la requête de l'Office central.

Le tribunal arbitral est composé de personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste.

§ 3. — L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une nationalité autre que celle des parties.

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

### Article 3.

#### Compromis.

Les parties qui recourent à l'arbitrage concluent un compromis, lequel spécifie en particulier:

- a) l'objet du différend, déterminé d'une façon aussi précise et claire que possible;
- b) la composition du tribunal et les délais utiles pour la nomination du ou des arbitres;
- c) le lieu du tribunal.

Pour l'ouverture de la procédure arbitrale, le compromis doit être communiqué à l'Office central.

### Article 4.

#### Procédure.

Le tribunal arbitral décide lui-même de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après:

- a) le tribunal arbitral instruit et juge les causes dont il est saisi sur les éléments fournis par les parties sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;
- b) il ne peut accorder plus ou autre chose que les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;
- c) la sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par l'intermédiaire de l'Office central;
- d) sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, la sentence arbitrale n'est pas susceptible de recours, exception faite toutefois de la révision ou de la nullité.

### Article 5.

#### Greffe.

L'Office central fonctionne comme greffe du tribunal arbitral.

### Article 6.

#### Frais.

La sentence arbitrale fixe les frais et dépens, y compris les honoraires des arbitres, et décide à laquelle des parties le paiement en incombe ou dans quelle proportion ils sont partagés entre elles.

## PROTOKÓŁ DODATKOWY

do Konwencji międzynarodowych o przewozie kolejami towarów (CIM) oraz osób i bagażu (CIV), podpisanych w Bernie dnia 25 lutego 1961 r.

Niżej podpisani Pełnomocnicy zgodzili się na następujące postanowienia:

### I.

1° Państwa, które nie podpisały Konwencji z dnia 25 października 1952 r. i z dnia 25 lutego 1961 r., lub części terytorialne tych państw i na których liniach kolejowych stosuje się Konwencje z dnia 25 października 1952 r. mogą zawiadomić Rząd Szwajcarski, że przyjęły, w drodze prawodawstwa wewnętrznego, postanowienia Konwencji z 1961 r. i że będą je stosowały zgodnie z przepisami ich konstytucji.

2° Dokonanie wyżej wskazanego zawiadomienia wywiera następujące skutki:

a) postanowienia Konwencji z 1961 r. mają zastosowanie w stosunkach między Umawiającymi się Państwami a państwami lub częściami terytorialnymi wymienionymi w punkcie 1 w razie dokonania tego zawiadomienia, po upływie terminu 30 dni od daty zawiadomienia przez Rząd Szwajcarski, jeżeli Konwencje weszły w życie, a w przypadku przeciwnym, od daty wejścia ich w życie;

b) Rząd Szwajcarski ustala datę otrzymania zawiadomienia i podaje ją do wiadomości państwom uczestniczącym w Konwencjach z 1961 r., jak również państwom lub częściom terytorialnym państw, które skorzystały z możliwości przewidzianych w punkcie 1;

c) państwa lub części terytorialne państw, wymienione w punkcie 1, mają te same prawa i obowiązki jak państwa, które ratyfikowały Konwencje z 1961 r. lub które do nich przystąpiły, z zastrzeżeniem:

— że ich udział w konferencjach i w posiedzeniach komisji będzie zapewniony przez delegatów i ekspertów zarządów kolejowych z głosem doradczym; ich stanowisko w sprawie wniosków ujmuje się osobno i notuje się je w protokołach;

— że do czasu nowego uregulowania nie korzystają one z prawa sprzeciwu, przewidzianego w art. 69 §§ 3 i 4 CIM i w art. 68 § 3 CIV, i że nie są zobowiązane do przestrzegania decyzji Umawiających się Państw, dotyczących wprowadzenia nowych zasad, lecz mogą rozstrzygać samodzielnie o przyjęciu tych zasad, jak również o wprowadzeniu ich w życie w drodze ustawodawstwa wewnętrznego i o ich stosowaniu odpowiednio do obowiązujących je postanowień konstytucyjnych.

3° Dla stosowania postanowień rozdziału I niniejszego Protokołu Dodatkowego nie wystarcza, aby tylko jedno z państw lub wchodzących w rachubę części terytorialnych państw oświadczyło, że chce korzystać z propozycji państw sygnatariuszy, zawartej w punkcie 1.

Oświadczenia złożone stosownie do postanowień punktu 1 powinny być zgodne; wiążą one każde wchodzące w rachubę państwo lub część terytorialną państwa, nie naruszając postanowień art. 68 CIM i art. 67 CIV.

### II.

1° Aby, według prawa Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii, uczynić obowiązującymi dla użytkownika przepisy Konwencji z 1961 r. w zakresie dotyczącym linii części terytorialnych państw, nie będących

## PROTOCOLE ADDITIONNEL

aux Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV), signées à Berne le 25 février 1961.

Les Plénipotentiaires soussignés sont convenus des dispositions ci-après:

### I.

1° Les Etats qui n'ont pas signé les Conventions du 25 octobre 1952 et du 25 février 1961, ou les parties territoriales de tels Etats et sur les lignes de chemins de fer desquels les Conventions du 25 octobre 1952 sont appliquées, peuvent notifier au Gouvernement suisse qu'ils ont adopté, par voie de législation interne, les dispositions des Conventions de 1961 et qu'ils les appliqueront suivant les règles de leur constitution.

2° Au cas où la notification visée ci-dessus est faite, les effets en sont les suivants:

a) Les dispositions des Conventions de 1961 sont applicables dans les rapports entre les Etats contractants et les Etats ou parties territoriales mentionnés sous 1° et ayant fait cette notification, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de réception de la notification par le Gouvernement suisse si les Conventions sont entrées en vigueur ou, dans le cas contraire, à partir de la date de leur entrée en vigueur.

b) Le Gouvernement suisse constate la date de réception de la notification et la communique aux Etats parties aux Conventions de 1961 ainsi qu'aux Etats ou parties territoriales d'Etats ayant fait usage de la faculté visée sous 1°.

c) Les Etats ou les parties territoriales d'Etats mentionnés sous 1° ont les mêmes droits et obligations que les Etats qui ont ratifié les Conventions de 1961 ou qui y ont adhéré, sous réserve

que leur participation aux conférences et aux sessions des Commissions soit assurée par des délégués et experts des administrations ferroviaires, ayant voix consultative; leur avis sur les propositions est exprimé séparément et noté dans les procès-verbaux;

que, jusqu'à l'adoption d'une nouvelle réglementation, ils n'exercent pas le droit d'opposition prévu à l'article 69, §§ 3 et 4, de la CIM et à l'article 68, § 3, de la CIV et qu'ils ne soient pas tenus d'observer les décisions des Etats contractants relatives à l'introduction de nouvelles règles, mais qu'ils puissent décider d'une manière autonome de l'adoption de ces règles, ainsi que de leur introduction par voie de législation interne et de leur application conformément à leurs dispositions constitutionnelles.

3° Il ne suffit pas, pour l'application des dispositions du chapitre I du présent Protocole additionnel, qu'un seul des Etats ou parties territoriales d'Etats entrant en ligne de compte déclare vouloir faire usage de l'offre des Etats signataires contenue sous chiffre 1°.

Les déclarations faites conformément au chiffre 1° doivent être concordantes; elles lient chaque Etat ou partie territoriale d'Etat entrant en ligne de compte, sans préjudice des dispositions de l'article 68 de la CIM et de l'article 67 de la CIV.

### II.

1° Afin de rendre obligatoires pour l'usager, selon le droit du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, les prescriptions des Conventions de 1961 en ce qui concerne les lignes des parties territoriales d'Etats non signa-

sygnatariuszami, lub państw, które nie przystąpiły do Konwencji, Rząd Zjednoczonego Królestwa, w odchyleniu od postanowień tych Konwencji, jest uprawniony do zamieszczenia dla komunikacji ze Zjednoczonego Królestwa, powołania się na niniejszy Protokół Dodatkowy w drukowanych formularzach listu przewozowego (CIM), międzynarodowego biletu i kwitu bagażowego (CIV).

2° Biorąc pod uwagę fakt, że w Zjednoczonym Królestwie ustawodawstwo dotyczące transportu nie zawiera obowiązku ogłaszania taryf ani też stosowania ich wobec użytkowników w sposób jednolity, przyjęto, że:

- a) w Zjednoczonym Królestwie nie stosuje się postanowień CIM, które przewidują obowiązek ogłaszania taryf i stosowania ich wobec użytkowników w sposób jednolity,
- b) przewoźne i opłaty dodatkowe, do których pobierania uprawniona jest kolej w Zjednoczonym Królestwie, stosują się do komunikacji międzynarodowej, podległej CIM.

3° Do czasu podjęcia decyzji i wejścia w życie specjalnego dodatku do Załącznika I do CIM, zawierającego przepisy wyjątkowe, dotyczące materiałów niebezpiecznych w komunikacji kolejowo-morskiej między kontynentem a Zjednoczonym Królestwem, materiały niebezpieczne, które będą przewożone według CIM do Zjednoczonego Królestwa lub ze Zjednoczonego Królestwa, powinny odpowiadać przepisom Załącznika I, a ponadto warunkom obowiązującym w Zjednoczonym Królestwie w zakresie dotyczącym kolejowych i morskich regulaminów przewozu materiałów niebezpiecznych.

### III.

Rząd Republiki Francuskiej zastrzega sobie prawo zajęcia stanowiska odnośnie do postanowień art. 9 § 3 CIM, dotyczących specjalnych umów taryfowych, i oświadcza, że w tym względzie przepisy te nie byłyby w żadnym razie ważniejsze od postanowień Traktatu o utworzeniu Wspólnoty Europejskiej Węgla i Stali ani od postanowień, które będą ustalone w ramach wspólnej polityki transportowej, przewidzianej w art. 74 Traktatu z dnia 25 marca 1957 r. o utworzeniu Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej.

### IV.

Niniejszy Protokół, uzupełniający Konwencję z 1961 r., pozostaje otwarty do podpisu aż do dnia 1 maja 1961 r.

Podlega on ratyfikacji.

Państwa, które nie podpiszą niniejszego Protokołu przed tą datą, oraz państwa, uczestniczące w wyżej wymienionych Konwencjach, na podstawie art. 67 CIM i art. 66 CIV z 1961 r., mogą przystąpić do niniejszego Protokołu w drodze notyfikacji.

Dokument ratyfikacyjny lub notyfikację o przystąpieniu należy złożyć Rządowi Szwajcarskiemu.

Rozdział I niniejszego Protokołu wchodzi w życie w sześć miesięcy przed datą, przewidzianą dla wejścia w życie Konwencji z 1961 r.

Na dowód czego niżej wymienieni Pełnomocnicy, zaopatrzeni w pełnomocnictwa, uznane za dobre i sporządzone w należytej formie, podpisali niniejszy Protokół.

Sporządzono w Bernie dnia dwudziestego piątego lutego, tysiąc dziewięćset sześćdziesiątego pierwszego roku w jednym egzemplarzu, który złożony zostanie w archiwach Konfederacji Szwajcarskiej i którego uwierzytelniony odpis będzie przekazany każdej ze Stron.

tares ou non adhérents, le Gouvernement du Royaume-Uni, par dérogation aux dispositions de ces Conventions, est habilité à insérer, pour le trafic en provenance du Royaume-Uni, une référence au présent Protocole additionnel dans les formules imprimées de la lettre de voiture (CIM), du billet international et du bulletin de bagages (CIV).

2° Compte tenu du fait qu'au Royaume-Uni, la législation relative aux transports ne comporte aucune obligation de publier les tarifs, ni de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme, il est admis que

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

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

3° Jusqu'à la conclusion et l'entrée en vigueur d'un appendice spécial à l'Annexe I à la CIM contenant les prescriptions dérogatoires relatives au trafic fer-mer des matières dangereuses entre le Continent et le Royaume-Uni, les matières dangereuses qui seront transportées sous le régime de la CIM, à destination ou en provenance du Royaume-Uni, doivent satisfaire aux prescriptions de l'Annexe I et, en outre, aux conditions du Royaume-Uni en ce qui concerne ses réglementations ferroviaires et maritimes du transport des matières dangereuses.

### III.

Le Gouvernement de la République française réserve sa position sur les dispositions de l'article 9, § 3, de la CIM, concernant les accords tarifaires particuliers, et déclare que, en ce qui le concerne, ces dispositions ne sauraient, en aucun cas, prévaloir contre celles du Traité instituant la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, ni contre celles qui seront arrêtées dans le cadre de la politique commune des transports prévue à l'article 74 du Traité du 25 mars 1957 instituant la Communauté Economique Européenne.

### IV.

Ce Protocole, complétant les Conventions de 1961, demeure ouvert à la signature jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 1961.

Il doit être ratifié.

Les Etats qui n'auront pas signé le présent Protocole avant cette date et les Etats participant aux Conventions susvisées en application de l'article 67 de la CIM et de l'article 66 de la CIV de 1961 peuvent adhérer au présent Protocole par notification.

L'instrument de la ratification ou la notification de l'adhésion sera déposé auprès du Gouvernement suisse.

Le chapitre I du présent Protocole entre en vigueur six mois avant la date prévue pour la mise en application des Conventions de 1961.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé le présent Protocole.

Fait à Berne, le vingt cinq février mil neuf cent soixante et un, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.