

Konwencja międzynarodowa o przewozie towarów kolejami (CIM), Konwencja międzynarodowa o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV) i Protokół dodatkowy do Konwencji międzynarodowych o przewozie kolejami towarów (CIM) oraz osób i bagażu (CIV),

sporządzone w Bernie dnia 7 lutego 1970 r.

W imieniu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

RADA PAŃSTWA
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu 7 lutego 1970 roku zostały podpisane 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 kolejami towarów (CIM) oraz osób i bagażu (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 12 września 1974 roku.

Przewodniczący Rady Państwa: *H. Jabłoński*

L. S.

Minister Spraw Zagranicznych: w z. *R. Spasowski*

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

KONWENCJA MIĘDZYNARODOWA O PRZEWOZIE TOWARÓW KOLEJAMI (CIM)

NIŻEJ PODPISANI PEŁNOMOCNICZY,

uznając konieczność rewizji Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami, podpisanej w Bernie dnia 25 lutego 1961 r., postanowili, zgodnie z artykułem 69 powyższej 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. Niniejszą konwencję stosuje się, z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w następujących paragrafach, do wszystkich przesyłek towarowych, nadawanych do przewozu na podstawie bezpośredniego listu przewozowego, wystawianego na drogę, która przechodzi przez terytoria co najmniej dwóch Umawiających się Państw i obejmuje wyłącznie linie wpisane na listę sporządzoną zgodnie z artykułem 59.

§ 2. Do przesyłek, których stacją nadania i stacją przeznaczenia położone są na terytorium tego samego Państwa i które przechodzą przez terytorium innego Państwa tylko tranzytem, nie stosuje się niniejszej konwencji:

- jeżeli linie, na których odbywa się tranzyt, eksploatuje wyłącznie jedna z kolei Państwa nadania;
- nawet jeżeli linii, na których odbywa się tranzyt, nie eksploatuje wyłącznie jedna z kolei Państwa nadania, ale zainteresowane Państwa lub koleje zawarły umowy, na podstawie których przewozów tych nie uważa się za przewozy międzynarodowe.

§ 3. Do przesyłek między stacjami dwóch Państw sąsiednich oraz między stacjami dwóch Państw tranzytem przez terytorium trzeciego Państwa, przewożonych liniami eksploatowanymi wyłącznie przez koleje jednego z tych trzech Państw, stosuje się prawo tego Państwa, jeżeli nadawca przez użycie odpowiedniego listu przewozowego żąda stosowania przepisów dotyczących komunikacji wewnętrznej, obowiązujących te koleje, i jeżeli ustawy i przepisy żadnego z zainteresowanych Państw nie sprzeciwiają się temu.

Artykuł 2

Postanowienia o przewozach kombinowanych.

§ 1. Na listę przewidzianą w artykule 1 mogą być wpisane oprócz linii kolejowych regularne linie samocho-

¹⁾ Przez „stację” rozumie się również porty żeglugi wodnej oraz wszystkie otwarte do użytku publicznego urządzenia komunikacji samochodowej, które służą do wykonywania umowy przewozu.

dowe lub żeglugi wodnej, które uzupełniają przewóz kolejowy i na których są wykonywane przewozy międzynarodowe, z zastrzeżeniem, że linie łączące 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 w niniejszej konwencji z zastrzeżeniem niezbędnych odchyleń, wynikających z odmiennych sposobów przewozu. Jednakże postanowienia o odpowiedzialności ustalone w niniejszej konwencji nie mogą być przedmiotem odchyleń.

§ 3. Każde Państwo, które pragnie wpisania na listę jednej z linii określonych w § 1, musi podjąć odpowiednie kroki, aby odchylenia przewidziane w § 2 były ogłoszone w ten sam sposób jak taryfy.

§ 4. W odniesieniu 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 wypadku ustalić użycie innego dokumentu przewozowego niż ten, który jest ustalony stosownie do artykułu 6 § 1 niniejszej konwencji.

Artykuł 3

Przedmioty wyłączone od przewozu.

Wyłączone są od przewozu:

- przedmioty, których przewóz zastrzeżony jest dla poczty choćby tylko na jednym z terytoriów, na których ma być wykonany przewóz;
- przedmioty, które z powodu swych rozmiarów, ciężaru lub właściwości nie nadają się do przewozu ze względu na urządzenia lub środki przewozowe, choćby tylko na jednej z kolei mającej wziąć udział w przewozie;
- przedmioty, których przewóz jest zabroniony choćby tylko na jednym z terytoriów, na których ma być wykonany przewóz;
- materiały i przedmioty wyłączone od przewozu na podstawie załącznika I do niniejszej konwencji, z zastrzeżeniem odchyleń przewidzianych w artykule 4 § 2.

Artykuł 4

Przedmioty dopuszczone do przewozu warunkowo.

§ 1. Dopuszcza się do przewozu warunkowo:

a) materiały i przedmioty dopuszczone do przewozu na warunkach ustalonych w załączniku I do niniejszej konwencji lub w umowach i postanowieniach taryfowych przewidzianych w § 2;

b) przewozy zwłok są dopuszczone na następujących warunkach:

- 1° przewozi się je jako przesyłki pośpieszne;
- 2° należności przewozowe opłaca nadawca;
- 3° zaliczenia i zaliczki w gotówce nie są dopuszczalne;
- 4° w liście przewozowym nie można zamieścić wskazówki: „Zostawić na stacji”;
- 5° przewóz podlega ustawom i przepisom obowiązującym w każdym Państwie, chyba że jest uregulowany w umowach specjalnych zawartych między kilkoma Państwami; dozorca nie jest konieczny, jeżeli nadawca wskaże w liście przewozowym, że zwłoki zostaną odebrane w terminie obowiązującym w kraju przeznaczenia;

c) tabor kolejowy, toczący się na własnych kołach, jest dopuszczony do przewozu pod warunkiem, że jedna z kolei sprawdzi jego zdadność do biegu i potwierdzi ją napisem na taborze lub w odrębnym zaświadczeniu; lokomotywy, tendry i wagony motorowe powinny ponadto pozostawać pod nadzorem przydzielonego przez nadawcę fachowego pracownika, do którego należy w szczególności ich smarowanie; do taboru kolejowego, toczącego się na własnych kołach, innego niż lokomotywy, tendry i wagony motorowe, może być przydzielony dozorca, który w szczególności powinien troszczyć się o jego smarowanie. Jeżeli nadawca chce skorzystać z tej możliwości, powinien wskazać to w liście przewozowym;

d) zwierzęta żywe dopuszczane są na następujących warunkach:

1° powinny one pozostawać pod nadzorem dozorca przydzielonego przez nadawcę. Nie wymaga się jednak dozorczy, jeżeli:

- chodzi o małe zwierzęta nadane do przewozu w opakowaniu,
- przewidują to taryfy międzynarodowe lub
- koleje uczestniczące w przewozie na wniosek nadawcy zrezygnują z dozoru; w tym wypadku, jeżeli nie ma odmiennego porozumienia, kolej jest zwolniona od odpowiedzialności za całkowite zaginięcie lub uszkodzenie wynikające z niebezpieczeństwa, któremu miało zapobiec dozoru;

Nadawca powinien podać w liście przewozowym liczbę dozorców albo, jeżeli przesyłki nie są dozoruwane, zamieścić w nim oświadczenie „Bez dozorczy”;

2° nadawca powinien przestrzegać przepisów policyjno-weterynaryjnych obowiązujących w Państwach nadania, przeznaczenia i tranzytu;

3° w liście przewozowym nie można zamieścić wskazówki: „Zostawić na stacji”;

e) przedmioty, których przewóz z powodu ich rozmiarów, ciężaru lub właściwości sprawia szczególne trudności ze względu na urządzenia lub środki przewozowe choćby tylko na jednej z kolei mającej wziąć udział w przewozie, dopuszcza się do przewozu tylko na specjalnych warunkach, określonych w każdym wypadku przez kolej w porozumieniu z nadawcą; warunki te mogą odbiegać od postanowień niniejszej konwencji.

§ 2. Dwa lub więcej Umawiających się Państw może umownie uzgodnić, że pewne materiały lub pewne przed-

mioty wyłączone od przewozu na podstawie załącznika I do niniejszej konwencji będą dopuszczone do przewozu międzynarodowego między tymi Państwami na określonych warunkach albo że materiały i przedmioty wymienione w załączniku I będą dopuszczone na mniej rygorystycznych warunkach niż przewidziane w tym załączniku.

Koleje mogą również, w drodze postanowień taryfowych, dopuścić do przewozu pewne materiały lub pewne przedmioty, wyłączone od przewozu na podstawie załącznika I do niniejszej konwencji albo przyjąć mniej rygorystyczne warunki niż przewidziane w załączniku I dla materiałów i przedmiotów dopuszczonych warunkowo do przewozu zgodnie z tym załącznikiem.

Umowy i postanowienia taryfowe tego rodzaju powinny być podane do wiadomości Urzędowi Centralnemu Przewozów Międzynarodowych Kolejami.

Artykuł 5

Obowiązek przewozu kolei.

§ 1. Kolej jest obowiązana wykonać zgodnie z warunkami niniejszej konwencji każdy przewóz towarów, jeżeli:

- a) nadawca zastosuje się do postanowień niniejszej konwencji;
- b) przewóz jest możliwy przy użyciu zwykłych środków przewozowych, odpowiadających normalnym wymaganiom komunikacji;
- c) nie uniemożliwiają przewozu okoliczności, których kolej nie może uniknąć i którym nie może zapobiec.

§ 2. Kolej jest obowiązana przyjmować do przewozu przedmioty, których załadowanie, przeładowanie lub wyładowanie wymaga użycia specjalnych urządzeń, tylko wtedy, gdy stacje, na których czynności te mają być wykonane, posiadają takie urządzenia.

§ 3. Kolej jest obowiązana przyjmować do przewozu tylko takie przesyłki, których przewóz może być dokonany niezwłocznie; przepisy obowiązujące na stacji nadania określają wypadki, w których stacja ta jest obowiązana przyjąć 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 tylko na pewnych warunkach,
- zarządzenia te należy niezwłocznie podać do wiadomości publicznej i kolejom; te ostatnie dotyczą je do wiadomości kolejom innych Państw w celu publikacji.

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

Zarządzenia te komunikuje się Urzędowi Centralnemu, który podaje je do wiadomości Rządom Umawiających się Państw. Uważa się je za przyjęte, jeżeli w ciągu miesiąca od daty zawiadomienia żadne z Umawiających się Państw nie zgłosi sprzeciwu. Jeżeli w razie zgłoszenia sprzeciwu Urząd Centralny nie zdoła usunąć różnicy zdań, zwołuje on 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 i ogłasza się w sposób przewidziany dla taryf międzynarodowych.

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

§ 6. Każde naruszenie przez kolej postanowień niniejszego artykułu uzasadnia roszczenie o wynagrodzenie wyrządzonej przez to szkody.

TYTUŁ II

UMOWA PRZEWOZU.

ROZDZIAŁ I

Forma i warunki umowy przewozu.

Artykuł 6

Treść i forma listu przewozowego.

§ 1. Na każdą przesyłkę podlegającą niniejszej Konwencji nadawca powinien złożyć należycie wypełniony list przewozowy.

Koleje ustalają wzór listu przewozowego na przesyłkę zwyczajną oraz na przesyłkę pośpieszną, który powinien zawierać wtórnik przeznaczony dla nadawcy.

Do ustaleń kolei w sprawie wzoru listu przewozowego stosuje się analogicznie postanowienia artykułu 5 § 5 ustęp drugi i zdanie pierwsze ustępu trzeciego.

Dla określonych komunikacji o istotnym znaczeniu lub dla określonych komunikacji między krajami sąsiednimi taryfy mogą przewidzieć stosowanie uproszczonego wzoru listu przewozowego dostosowanego do szczególnych właściwości danych komunikacji.

§ 2. Listy przewozowe powinny być drukowane w dwu lub ewentualnie w trzech językach, z których co najmniej jeden powinien być językiem francuskim, niemieckim lub włoskim.

Taryfy międzynarodowe mogą ustalić, w jakim języku powinny być zamieszczone w liście przewozowym dane wpisywane przez nadawcę. W braku takich ustaleń dane te należy zamieszczać w jednym z języków urzędowych kraju nadania, z dodaniem tłumaczenia na język francuski, niemiecki lub włoski, chyba że są one już zamieszczone w jednym z tych języków.

Kolej może żądać, aby nadawca zamieszczał swoje wskazania i oświadczenia w liście przewozowym i w załącznikach do niego literami łacińskimi.

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

§ 4. Dane w liście przewozowym należy zamieścić nie dającym się wytrzeć pismem lub drukiem. Nie przyjmuje się listów przewozowych poprawianych, wycieranych lub pozaklejanych. Przekreślenia są dozwolone pod warunkiem, że nadawca stwierdzi je swym podpisem, a po-

prawione liczby wpisze słownie, gdy chodzi o ilość lub wagę sztuk.

§ 5. List przewozowy powinien zawsze zawierać następujące dane:

a) nazwę stacji przeznaczenia ze wszystkimi wskazaniami koniecznymi do uniknięcia jakiegokolwiek pomyłki z powodu istnienia różnych stacji obsługujących tę samą miejscowość albo miejscowości o tej samej nazwie lub o nazwie podobnej;

b) 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 wyraźnie zezwala na to taryfa, która ma być zastosowana. Adresy nie zawierające nazwiska odbiorcy, takie jak „na zlecenie” lub „na okaziciela wtórnika listu przewozowego”, są niedopuszczalne;

c) oznaczenie towaru. Nadawca powinien oznaczyć towary dopuszczone do przewozu warunkowo na podstawie artykułu 4 § 1 lit. a) i § 2, podając nazwę przewidzianą w tych warunkach, inne towary, jeżeli nadawca żąda stosowania określonej taryfy, podając nazwę użytą w tej taryfie, a we wszystkich innych wypadkach — podając nazwę odpowiadającą ich właściwościom i przyjętą w handlu w Państwie nadania;

d) wagę lub zamiast niej inne podobne dane, odpowiednio do przepisów kolei nadania. Jeżeli ustawy lub przepisy kraju nadania pozwalają nadawcy nadać przesyłki bez wskazania wagi lub bez podania innych danych zastępujących wskazanie wagi, wagę lub zastępujące ją dane wpisuje kolej nadania;

e) przy przesyłkach drobnych: liczbę sztuk i rodzaj opakowania. Te same dane powinny być zamieszczone w liście przewozowym w odniesieniu do przesyłek wagonowych, składających się z jednej lub z kilku sztuk, a nadanych do przewozu w komunikacji kolejowo-morskiej i podlegających przeładowaniu.

Przy przesyłkach, których załadowanie należy do nadawcy: numer wagonu, a dla wagonów prywatnych — również wagę własną;

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

g) nazwisko i adres nadawcy uzupełniony, według jego uznania, przez podanie jego adresu telegraficznego lub numeru telefonu. Jako nadawca może być wskazana w liście przewozowym tylko osoba fizyczna lub inny podmiot prawa. Jeżeli ustawy i przepisy obowiązujące na stacji nadania tego wymagają, nadawca powinien zamieścić przy swoim nazwisku i adresie podpis odręczny, nadrukowany lub odcisnięty za pomocą stempla; w tym celu wzór listu przewozowego może zawierać wskazówkę „podpis”.

§ 6. List przewozowy powinien 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. Jeżeli nadawca żąda dostarczenia przesyłki na bocznicę odbiorcy, powinien zamieścić odpowiednie oświadczenie w liście przewozowym po nazwisku i adresie odbiorcy;

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

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

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

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

f) drogę przewozu określoną stosownie do artykułu 10 § 1 oraz wskazanie stacji, na których powinny być załatwione formalności wymagane przez władze celne i inne władze administracyjne;

g) wskazania w sprawie załatwienia formalności wymaganych przez władze celne i inne władze administracyjne, stosownie do artykułu 15 § 1 ustęp drugi;

h) oświadczenie, że odbiorca nie ma prawa do zmiany umowy przewozu; oświadczenie to powinno brzmieć następująco: „Odbiorca nie jest uprawniony do udzielania dodatkowych zleceń”;

i) liczbę dozorców lub oświadczenie „Bez dozorczy”, stosownie do artykułu 4 § 1 litera d) 1°.

§ 7. Jeżeli miejsce przeznaczone w liście przewozowym do zamieszczania danych przez nadawcę nie wystarczy, należy użyć dodatkowych arkuszy, które stają się składowymi częściami listu przewozowego. Dodatkowe arkusze powinny być takiego samego rozmiaru jak list przewozowy oraz powinny być sporządzone przez kalkę w tylu egzemplarzach, z ilu części składa się list przewozowy, i podpisane przez nadawcę. O dołączeniu dodatkowych arkuszy należy zaznaczyć w liście przewozowym. Jeżeli podaje się ogólną wagę przesyłki, należy ją wpisać do samego listu przewozowego.

§ 8. Inne oświadczenia można zamieszczać w liście przewozowym tylko wówczas, gdy są przewidziane lub dozwolone w ustawach lub przepisach jednego z Państw albo w taryfach i nie są sprzeczne z niniejszą konwencją.

Zabrania się zastępować list przewozowy innymi dokumentami albo dołączać do niego inne dokumenty niż te, które są przewidziane lub dozwolone w niniejszej konwencji albo w taryfach.

§ 9. Na każdą przesyłkę powinien być sporządzony oddzielny list przewozowy. Jednakże na podstawie tego samego listu przewozowego nie wolno nadawać do przewozu:

a) towarów, które ze względu na swoje właściwości nie mogą być ładowane razem bez niedogodności;

b) towarów, których załadowanie jest częściowo obowiązkiem kolei i częściowo obowiązkiem nadawcy;

c) towarów, których ładowanie razem byłoby sprzeczne z przepisami celnymi lub z innymi przepisami administracyjnymi;

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 lub umów i postanowień taryfowych, przewidzianych w artykule 4 § 2.

§ 10. Jeden list przewozowy może obejmować ładunek tylko jednego wagonu. Jednakże na podstawie jednego listu przewozowego mogą być nadane do przewozu:

a) przedmioty niepodzielne i przedmioty o wyjątkowych rozmiarach, do których załadowania potrzeba więcej niż jednego wagonu;

b) przesyłki załadowane do kilku wagonów, jeżeli przepisy szczególne dla danej komunikacji, taryfy międzynarodowej lub umowy między zainteresowanymi kolejami pozwalają na to na całej drodze przewozu.

§ 11. Nadawca może zamieścić w przewidzianej do tego rubryce listu przewozowego wzmianki dotyczące przesyłki, które służą jednak wyłącznie do informacji odbiorcy i nie wynikają z nich dla kolei żadne zobowiązania ani odpowiedzialność, na przykład:

„Z przesyłki od N”

„Z polecenia N”

„Do rozporządzenia N”

„Do przeekspediowania do N”

„Ubezpieczono w N”

„Na linię żeglugową N” lub „Na statek N”

„Z linii żeglugowej 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”

Artykuł 7

Odpowiedzialność za oświadczenia w liście przewozowym. Postępowanie w razie przecięcia. Dopłaty.

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

§ 2. Kolej ma prawo zawsze sprawdzić, czy przesyłka odpowiada oświadczeniom zamieszczonym w liście przewozowym oraz czy zachowano przepisy dotyczące przewozu towarów dopuszczonych do przewozu warunkowo.

Jeżeli jest sprawdzana zawartość przesyłki, wówczas zależnie od tego, czy sprawdzenie odbywa się na stacji nadania czy na stacji przeznaczenia, należy wezwać nadawcę lub odbiorcę, aby był przy nim obecny. Jeżeli zainteresowany nie przybędzie albo jeżeli sprawdzenie odbywa się w drodze, należy dokonać go w obecności dwóch świadków nie należących do personelu kolejowego, chyba że ustawy lub przepisy obowiązujące w Państwie, gdzie odbywa się sprawdzenie, stanowią inaczej. Kolej może jednak sprawdzić zawartość przesyłki w drodze tylko wtedy, gdy wymagają tego względy eksploatacyjne albo przepisy celne lub inne przepisy administracyjne.

Wynik sprawdzenia oświadczeń zamieszczonych w liście przewozowym należy wpisać do tego listu. Gdy sprawdzenia dokonano na stacji radania, wynik sprawdzenia należy wpisać również do wtórnika listu przewozowego, jeżeli znajduje się on w rękach kolei. Jeżeli przesyłka nie odpowiada oświadczeniom zamieszczonym w liście przewozowym lub nie są zachowane przepisy dotyczące przewozu towarów dopuszczonych do przewozu warunkowo, należności z tytułu sprawdzenia obciążają towar, chyba że zostały zapłacone na miejscu.

§ 3. Ustawy i przepisy każdego Państwa określają warunki, na których kolej jest obowiązana ustalić wagę towaru lub liczbę sztuk przesyłki, jak również rzeczywistą wagę własną wagonu.

Kolej jest obowiązana wskazać w liście przewozowym wynik ustaleń dotyczących wagi, liczby sztuk przesyłki, jak również rzeczywistej wagi własnej wagonu.

§ 4. W wypadku 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 odrębne ważenie próżnego wagonu wykaże inną jego wagę własną.

Zważenie na prywatnej wadze wagonowej jest równoznaczne ze zważeniem na kolejowej wadze wagonowej, jeżeli są spełnione warunki ustalone w tym zakresie przez właściwą kolej.

§ 5. Jeżeli zważenie dokonane przez kolej po zawarciu umowy przewozu wykaże różnicę wagi, wówczas za podstawę do obliczenia należności przewozowych przyjmuje się wagę ustaloną przez stację nadania lub w braku takiego ustalenia wagę wskazaną przez nadawcę, w następujących wypadkach:

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

b) jeżeli kolej dokonała zważenia po zawarciu umowy przewozu na wadze wagonowej i jego wynik nie różni się więcej niż o dwa procent od wagi ustalonej przez stację nadania lub w braku takiego ustalenia, od wagi wskazanej przez nadawcę.

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

§ 7. Niezależnie od opłacenia różnicy przewoźnego oraz odszkodowania za ewentualną szkodę kolej może pobierać dopłatę w wypadkach i na warunkach niżej podanych:

a) dopłata wynosi dwa franki od każdego kilograma wagi brutto całej sztuki przesyłki:

1° w razie niezgodnego z rzeczywistością, nieściśłego lub niedostatecznego oznaczenia materiałów i przedmiotów wyłączonych od przewozu na podstawie załącznika I,

2° w razie niezgodnego z rzeczywistością, nieściśłego lub niedostatecznego oznaczenia materiałów i przedmiotów dopuszczonych do przewozu warunkowo na podstawie załącznika I albo w razie niezachowania tych warunków;

b) dopłata wynosi piętnaście franków za każde 100 kg wagi ponad granicę obciążenia — w razie przekroczenia granicy obciążenia wagonu załadowanego przez nadawcę;

c) dopłata równa jest podwójnej różnicy:

1° między przewoźnym, jakie należałoby pobrać za odległość od stacji nadania do stacji przeznaczenia, a przewoźnym obliczonym w razie niezgodnego z rzeczywistością, nieściśłego lub niedostatecznego oznaczenia przesyłki, zawierającej inne towary niż wymienione pod literą a), albo w każdym wypadku oznaczenia mogącego spowodować zastosowanie do przesyłki taryfy niższej niż ta, która powinna być w rzeczywistości zastosowana;

2° między przewoźnym za wagę deklarowaną a przewoźnym za wagę stwierdzoną, w razie podania wagi niższej niż rzeczywista.

Jeżeli przesyłka składa się z towarów, wobec których stosuje się różne stawki taryfowe, a wagę każdego z tych towarów można ustalić bez trudności, dopłatę oblicza się według stawki stosowanej dla każdego z towarów, jeżeli w ten sposób uzyskuje się niższą dopłatę;

d) jeżeli w odniesieniu do tego samego wagonu wskazano wagę niższą od rzeczywistej oraz nastąpiło przekroczenie granicy obciążenia wagonu za każde z obu tych przekroczeń pobiera się odrębnie dopłatę.

§ 8. Dopłata, którą należy pobrać zgodnie z § 7, obciąża przewoźny towar bez względu na to, gdzie stwierdzono fakty uzasadniające jej pobranie.

§ 9. Wysokość dopłat i powodów ich pobrania należy podać w liście przewozowym.

§ 10. Dopłaty nie pobiera się:

a) w razie niezgodnego z rzeczywistością wskazania wagi przesyłek, których zważenie należy do kolei stosownie do przepisów obowiązujących na stacji nadania;

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

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

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

e) w razie wskazania wagi niezgodnie z rzeczywistością, bez przekroczenia granicy obciążenia wagonu, jeżeli różnica między wagą wskazaną w liście przewozowym a wagą stwierdzoną nie przewyższa trzech procent wagi wskazanej;

f) w razie przekroczenia granicy obciążenia wagonu, jeżeli kolej nie ogłosiła ani nie podała nadawcy granicy obciążenia w taki sposób, aby mógł jej przestrzegać.

§ 11. Jeżeli stacja nadania lub stacja pośrednia stwierdzi przekroczenie granicy obciążenia wagonu, nadwyżka ładunku może być usunięta z wagonu nawet wtedy, gdy nie należy się dopłata. Nadawcę należy w takim wypadku 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 za wykonany przewóz nadwyżki ładunku oblicza się według tych stawek, które zastosowano do przesyłki głównej, doliczając ewentualnie dopłatę przewidzianą w § 7; za odładowanie pobiera się opłatę według taryfy opłat dodatkowych kolei, która tę czynność wykonała.

Jeżeli uprawniony rozporządzi, aby nadwyżkę wysłać do stacji przeznaczenia przesyłki głównej lub do innej stacji przeznaczenia albo też zwrócić na stację nadania, postępuje się z nią jak z odrębną 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 w liście przewozowym stempla stacji nadania z datą przyjęcia.

§ 2. List przewozowy i w danym wypadku każdy dodatkowy arkusz należy ostemplować natychmiast po dostarczeniu całej przesyłki wymienionej w liście przewozowym i — jeżeli przepisy obowiązujące na stacji nadania to przewidują — po opłaceniu należności przewozowych, które nadawca bierze na swój rachunek, lub po złożeniu zabezpieczenia pieniężnego stosownie do artykułu 17 § 7. Ostemplowania należy dokonać w obecności nadawcy, jeśli tego zażąda.

§ 3. Ostemplowany list przewozowy stanowi dowód umowy przewozu.

§ 4. Jednakże, jeżeli chodzi o towary, których załadunek należy do nadawcy na podstawie postanowień taryfowych lub zawartych z nim umów, gdy umowy takie są dozwolone na stacji nadania, dane w liście przewozowym dotyczące wagi towaru lub liczby sztuk przesyłki stanowią dowód przeciwko kolei tylko wówczas, gdy kolej sprawdziła wagę lub liczbę sztuk i stwierdziła to w liście przewozowym. W razie potrzeby można udowodnić powyższe dane w inny sposób niż sprawdzenie i poświadczenie ich przez kolej w liście przewozowym.

Kolej nie ponosi odpowiedzialności za wagę towaru ani za liczbę sztuk przesyłki podanych w liście przewozowym, jeżeli jest oczywiste, że żaden rzeczywisty brak wynika z różnicy wagi lub ilości sztuk przesyłki.

§ 5. Kolej jest obowiązana poświadczyć przyjęcie towaru i datę przyjęcia do przewozu przez odcisnięcie stempla z datą na wtórniku listu przewozowego przed zwróceniem go nadawcy.

Wtórnik ten nie ma znaczenia 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 w każdym Państwie, ważnych w chwili zawarcia umowy przewozu, również wtedy, gdy przewoźne oblicza się oddzielnie za różne odcinki drogi przewozu.

Jednakże obowiązek ogłaszania taryf międzynarodowych istnieje tylko w 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 wypadków;

a) jeżeli taryfa międzynarodowa przewiduje rozszerzenie taryfy wewnętrznej na całą drogę przewozu, stosuje się terminy ogłoszenia obowiązujące dla tej taryfy wewnętrznej;

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

c) jeżeli zmiany przewoźnego i opłat dodatkowych przewidzianych w taryfach międzynarodowych spowodowane są zmianami kursu walut lub jeżeli muszą być sprostowane oczywiste pomyłki, zmiany te i sprostowania wchodzi w życie następnego dnia po ich ogłoszeniu.

Taryfy powinny zawierać wszystkie dane niezbędne do obliczenia przewoźnego i opłat dodatkowych oraz w razie potrzeby warunki przerachowania walut.

Taryfy oraz ich zmiany uważa się za należycie ogłoszone w chwili, gdy kolej poda ich wszystkie szczegóły do dyspozycji użytkowników.

§ 2. Taryfy powinny podawać wszystkie warunki specjalne dla różnych rodzajów przewozu, a w szczególności, do jakiego rodzaju szybkości przewozu mają zastosowanie. Jeżeli pewna kolej posiada dla wszystkich lub niektórych towarów albo dla pewnych odcinków taryfę tylko dla jednej szybkości przewozu, taryfę tę można stosować przy przewozie dokonywanym zarówno na podstawie listu przewozowego na przesyłkę zwyczajną, jak i listu przewozowego na przesyłkę pośpieszną, z zastrzeżeniem terminów dostawy, wynikających z postanowień artykułu 6 § 3 i artykułu 11 dla każdego z tych listów.

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 obowiązujące w komunikacji międzynarodowej z wyłączeniem taryf wewnętrznych, jeżeli wskutek tego średnio nie wynikają wyraźnie wyższe opłaty przewozowe od opłat wynikających z łącznego zastosowania taryf wewnętrznych.

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

§ 3. Taryfy powinny być stosowane wobec wszystkich na tych samych warunkach.

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.

Zniżki opłat mogą być przyznawane na potrzeby kolei, administracji publicznej lub w celach dobroczynnych.

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

§ 4. Oprócz przewoźnego i opłat dodatkowych, przewidzianych w taryfach, są pobierane na rzecz kolei jedynie ponoszone przez nią wydatki, jak należności celne, podatkowe, policyjne, nie przewidziane w taryfie opłaty za przewóz z jednego dworca na inny, opłaty za poprawienie zewnętrznego i wewnętrznego opakowania towarów niezbędnego do zabezpieczenia ich stanu oraz inne podobne wydatki. Wydatki te powinny być należycie stwierdzone i wpisane oddzielnie do listu przewozowego z podaniem wszystkich potrzebnych dowodów. Jeżeli dowodami są załączniki do listu przewozowego, a pokrycie tych

wydatków należy do nadawcy, załączników tych nie wydaje się odbiorcy wraz z listem przewozowym, lecz doręcza się je nadawcy ze szczególnym rachunkiem należności przewozowych zgodnie z artykułem 17 § 7.

Artykuł 10

Drogi przewozu i taryfy, które 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 do przewozu w danej relacji.

§ 2. Za równoznaczne w określeniu 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 (dozór nad zwierzętami, zaopatrzenie w łód itp.);

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

c) oświadczenie o opłaceniu wszystkich lub części należności przewozowych do X (X oznacza nazwę taryfowego punktu stycznego sąsiadujących krajów).

§ 3. Poza wypadkami wymienionymi w artykule 5 § 4 i 5 i w artykule 24 § 1 kolej może dokonać przewozu inną drogą niż określona przez nadawcę tylko pod dwoma warunkami:

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

b) że należności przewozowe i terminy dostawy nie będą większe niż należności i terminy dostawy na drodze przewozu wskazanej przez nadawcę.

§ 4. Z zastrzeżeniem postanowień § 3 należności przewozowe i terminy dostawy oblicza się za drogę przewozu określoną przez nadawcę, a jeśli nadawca jej nie określił, za drogę wybraną przez kolej.

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

§ 6. Jeżeli wskazania nadawcy nie są wystarczające do 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 wynikającą z tego wyboru tylko w razie winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa.

§ 7. Jeżeli między stacją nadania a stacją przeznaczenia istnieje taryfa międzynarodowa i jeżeli wskutek braku wystarczających wskazań nadawcy kolej zastosowała tę taryfę, powinna ona na żądanie uprawnionego zwrócić ewentualną różnicę między przewoźnym obliczonym w ten sposób a przewoźnym, które wynikłoby z łącz-

nego zastosowania innych taryf obowiązujących na tej samej drodze przewozu, jeżeli różnica ta przewyższa kwotę dziesięciu franków w odniesieniu do jednego listu przewozowego.

Zasada powyższa obowiązuje również, jeżeli z powodu braku wystarczających wskazań nadawcy kolej zastosowała łącznie poszczególne taryfy, podczas gdy istnieje taryfa międzynarodowa bardziej korzystna w zakresie opłat, a wszystkie inne warunki są takie same.

Artykuł 11

Terminy dostawy.

§ 1. Terminy dostawy są ustalane w przepisach obowiązujących koleje uczestniczące w przewozie albo w taryfach międzynarodowych mających zastosowanie od stacji nadania do stacji przeznaczenia. Ustalone w ten sposób terminy dostawy nie mogą być dłuższe od tych, które wynikają z postanowień poniższych paragrafów.

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

a) dla przesyłek wagonowych:

1° przesyłki pośpieszne:

termin odprawy	12 godzin;
termin przewozu	
— za pierwsze 300 km	24 godziny;
— i powyżej za każde następne, choćby tylko rozpoczęte 400 km	24 godziny;

2° przesyłki zwyczajne:

termin odprawy	24 godziny;
termin przewozu	
— za pierwsze 200 km	24 godziny;
— i powyżej za każde następne, choćby tylko rozpoczęte 300 km	24 godziny;

b) dla przesyłek drobnych:

1° przesyłki pośpieszne:

termin odprawy	12 godzin;
termin przewozu za każde, choćby tylko rozpoczęte 300 km	24 godziny;

2° przesyłki zwyczajne:

termin odprawy	24 godziny;
termin przewozu za każde, choćby rozpoczęte 200 km	24 godziny

Wszystkie odległości dotyczą odległości taryfowych.

§ 3. Termin przewozu oblicza się dla łącznej odległości między stacją nadania i stacją przeznaczenia; termin odprawy liczy się tylko raz bez względu na liczbę kolei uczestniczących w przewozie.

§ 4. Ustawy i przepisy każdego państwa określają, w jakiej mierze koleje mogą wprowadzać dodatkowe terminy w następujących wypadkach:

a) dla przesyłek nadawanych do przewozu poza stacjami lub dla przesyłek wydawanych poza stacjami;

b) dla przewozów wykonywanych:

na linii lub na sieci nie dostosowanej do szybkiej obsługi przesyłek,

drogą morską lub śródlądowymi drogami wodnymi za pomocą promu lub statku,

drogą lądową bez użycia kolei,

łącznicami, które łączą dwie linie sieci tej samej kolei lub różnych kolei,

linią drugorzędного znactenia,

linią o odmiennie niż normalna szerokości toru;

c) dla przewozów, przy których pobiera się opłaty według wewnętrznych taryf specjalnych i wyjątkowych ze stawkami obniżonymi;

d) w razie nadzwyczajnych okoliczności, które powodują:

niezwykły wzrost przewozów lub
niezwykłe trudności eksploatacyjne.

§ 5. Terminy dodatkowe przewidziane w § 4 litery a), b) i c) powinny być wskazane w taryfach.

Terminy dodatkowe przewidziane w § 4 litera d) powinny być ogłoszone i nie mogą wejść w życie przed ich ogłoszeniem.

§ 6. Bieg terminu dostawy rozpoczyna się o północy następującej po przyjęciu towaru do przewozu, przewidzianym w artykule 8 § 1. Jednakże dla przesyłek pośpiesznych bieg terminu dostawy rozpoczyna się o 24 godziny później, jeżeli dzień następujący po przyjęciu do przewozu przypada w niedzielę lub w ustawowy dzień świąteczny, a stacja nadania nie jest otwarta dla przesyłek pośpiesznych w tę niedzielę lub w tym dniu świątecznym.

§ 7. Termin dostawy przedłuża się dla wszystkich przesyłek, jeżeli nie zachodzi wina kolei, o czas zatrzymania spowodowanego:

a) sprawdzeniem stosownie do artykułu 7 § 2 i 3, jeżeli wynik sprawdzenia różni się od danych w liście przewozowym;

b) załatwieniem formalności wymaganych przez władze celne lub inne władze administracyjne;

c) zmianą umowy przewozu zleconą na podstawie artykułu 21 lub artykułu 22;

d) dokonaniem specjalnych czynności przy przesyłce (dozór nad zwierzętami, zaopatrzenie w lód itp.);

e) przeładowaniem lub poprawieniem wadliwego załadowania dokonanego przez nadawcę;

f) wszelką przerwą w komunikacji uniemożliwiającą przez pewien czas rozpoczęcie lub kontynuowanie przewozu.

§ 8. Termin dostawy zawiesza się:

a) dla przesyłek zwyczajnych — w niedziele i ustawowe dni świąteczne;

b) dla przesyłek pośpiesznych — w niedziele i niektóre ustawowe dni świąteczne, jeżeli ustawy lub przepisy któregoś z Państw przewidują w tych dniach zawieszenie biegu terminu dostawy w wewnętrznej komunikacji kolejowej;

c) dla przesyłek pośpiesznych i zwyczajnych — w soboty, jeżeli przepisy lub ustawy któregoś z Państw przewidują w tych dniach zawieszenie biegu terminu dostawy w wewnętrznej komunikacji kolejowej.

§ 9. Przyczynę i czas przedłużenia oraz zawieszenia terminu dostawy przewidzianego w § 7 i 8 należy wskazać w liście przewozowym. W razie potrzeby przedłużenie i zawieszenie terminu dostawy mogą być udowodnione w inny sposób niż na podstawie wskazań w liście przewozowym.

§ 10. Jeżeli termin dostawy ma upłynąć po zakończeniu godzin pracy stacji przeznaczenia, termin ten upływa 2 godziny po następnym rozpoczęciu pracy tej stacji.

Ponadto przy przesyłkach pośpiesznych, jeżeli termin dostawy ma upłynąć w niedzielę albo w dniu świątecznym wspomnianym w § 8 litera b), termin ten upływa dopiero o odpowiedniej godzinie następnego dnia roboczego.

§ 11. Termin dostawy jest zachowany, jeżeli przed jego upływem:

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

b) towar jest przygotowany do dyspozycji odbiorcy, gdy chodzi o przesyłki, które mają być wydane na stacji i o których nadejściu nie zawiadamia się odbiorcy;

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

Artykuł 12

Stan, opakowanie i oznaczenie towaru.

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

§ 2. Towar, którego właściwości wymagają opakowania, powinien być opakowany przez nadawcę w sposób zabezpieczający ten towar przed całkowitym lub częściowym zaginięciem i uszkodzeniem podczas przewozu oraz zapobiegający wyrządzeniu szkody osobom, środkiem przewozowym oraz innym towarom.

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

§ 3. Jeżeli nadawca nie zastosował się do postanowień § 2, kolej może odmówić przyjęcia przesyłki albo żądać, aby nadawca uznał w liście przewozowym brak lub wadliwość opakowania, opisując ją dokładnie.

§ 4. Nadawca ponosi odpowiedzialność za wszelkie skutki wynikłe z braku lub wadliwości opakowania. W szczególności jest on obowiązany naprawić szkodę, którą kolej poniosła z tego powodu. Jeżeli w liście przewozowym brak jest oświadczenia, na kolei ciąży obowiązek udowodnienia braku lub wadliwości opakowania.

§ 5. Jeżeli nadawca stale wysyła z tej samej stacji towary tego samego rodzaju wymagające opakowania i nadaje je bez opakowania lub w jednakowo wadliwym opakowaniu, może on zwolnić się od obowiązku zastosowania się przy każdej przesyłce do przepisu § 3, składając na tej stacji ogólne oświadczenie według wzoru ustalonego i ogłoszonego przez kolej. W tym wypadku w liście przewozowym powinna być zamieszczona wzmianka o złożeniu na stacji nadania ogólnego oświadczenia.

§ 6. Z zastrzeżeniem wyjątku przewidzianego w taryfach nadawca jest obowiązany wyraźnie podać na każdej sztuce przesyłki drobnej, w sposób nie pozwalający na wytarcie i wykluczający jakkolwiek zamianę oraz całkowicie zgodnie z danymi zawartymi w liście przewozowym, następujące dane:

a) adres odbiorcy na samej sztuce przesyłki lub na zawieszce dopuszczonej przez kolej;

b) nazwę stacji przeznaczenia.

Jeżeli przepisy kolei nadania so przewidują, nazwisko i adres odbiorcy powinny być wpisane w sposób widoczny

ny lub na złożonej kartce, którą wolno otworzyć tylko w razie braku listu przewozowego.

Dane pod literami a) i b) powinny być również zamieszczone na każdej sztuce przesyłki wagonowej, która w komunikacji kolejowo-morskiej podlega przeładowaniu.

Poprzednie napisy i kartki nadawca powinien przekreślić lub usunąć.

§ 7. Jeżeli taryfy nie przewidują wyraźnie wyjątku, 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 zagubienie albo zanieczyszczenie lub też uszkodzenie innych przesyłek.

Artykuł 13

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

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

Jeżeli dokumenty te nie są dołączone do listu przewozowego (patrz artykuł 15 § 1) bądź też mają być dostarczone przez odbiorcę, nadawca powinien wskazać w liście przewozowym stację, urząd celny lub każdy inny urząd, gdzie odnośne dokumenty będą dostarczone do dyspozycji kolei i gdzie mają być załatwione formalności. Jeżeli nadawca sam uczestniczy w czynnościach wymaganych przez władze celne lub inne władze administracyjne albo zastępuje go w tym jego pełnomocnik, wystarczy, że dokumenty będą dostarczone podczas powyższych czynności.

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

Nadawca odpowiada wobec kolei za wszelkie szkody, jakie mogłyby wyniknąć wskutek braku, niedostateczności lub nieprawidłowości tych dokumentów, chyba że zachodzi wina kolei.

Kolej odpowiada, w razie winy, za skutki wynikłe z 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 wypadku wyższe od odszkodowania za zagnięcie towaru.

§ 3. Nadawca jest obowiązany zastosować się do przepisów celnych lub innych przepisów administracyjnych w sprawie opakowania towarów i przykrycia towarów oponami. Jeżeli nadawca nie opakował towarów lub nie przykrył ich oponami zgodnie z tymi przepisami, wówczas kolej ma prawo tego dokonać, przy czym koszty obciążają towar.

Kolej może odmówić przyjęcia do przewozu przesyłek, których zamknięcia nałożone przez władze celne lub przez inne władze administracyjne są uszkodzone lub wadliwe.

ROZDZIAŁ II

Wykonanie umowy przewozu.

Artykuł 14

Nadanie do przewozu i załadowanie towarów.

§ 1. Tryb nadawania towarów do przewozu określa ją ustawa i przepisy obowiązujące na stacji nadania.

§ 2. Załadowanie towarów należy do kolei lub do nadawcy, stosownie do przepisów obowiązujących na stacji nadania, jeżeli niniejsza konwencja nie zawiera odmiennych postanowień albo jeżeli w liście przewozowym nie ma wskazania o zawarciu specjalnej umowy między nadawcą i koleją.

Jeżeli towar załadowuje nadawca, odpowiada on za wszelkie skutki wynikłe z wadliwego załadowania. W szczególności jest on obowiązany wynagrodzić kolei szkodę poniesioną przez nią z tego powodu. Na kolei ciąży obowiązek udowodnienia wadliwości załadowania.

§ 3. Towary należy przewozić w wagonach krytych, w wagonach niekrytych, w wagonach specjalnie urządzonych lub w wagonach niekrytych pod oponami stosownie do przepisów taryf międzynarodowych, jeżeli niniejsza konwencja nie zawiera w tym zakresie odmiennych przepisów. Jeżeli nie ma taryf międzynarodowych lub jeżeli nie zawierają one postanowień w powyższym zakresie, na całej drodze przewozu stosuje się przepisy obowiązujące na stacji nadania.

Artykuł 15

Formalności wymagane przez władze celne lub inne władze administracyjne.

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

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

a) aby osobiście lub przez pełnomocnika uczestniczył w czynnościach przewidzianych w poprzednim ustępie w celu udzielenia wszelkich wyjaśnień i zgłoszenia odpowiednich uwag;

b) aby osobiście lub przez pełnomocnika załatwił formalności wymagane przez władze celne lub inne władze administracyjne, jeżeli uprawniają go do tego w określonym zakresie ustawy i przepisy kraju, w którym formalności te mają być załatwione;

c) aby opłacił należności celne i inne należności, jeżeli on sam lub jego pełnomocnik uczestniczy w załatwianiu wymienionych formalności albo je załatwia i jeżeli upoważniają go do tego ustawa i przepisy kraju, w którym formalności te są załatwiane,

Ani nadawca, ani odbiorca uprawniony do rozporządzenia przesyłką, 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 obowiązujące przepisy nie pozwalają na załatwienie tych formalności, lub jeżeli wskazał on 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 podjętych krokach.

Jeżeli nadawca zamieścił w liście przewozowym oświadczenie o opłaceniu należności przewozowych łącznie z należnościami celnymi, kolej ma prawo według swego wyboru załatwić formalności celne w drodze lub na stacji przeznaczenia.

§ 2. Z zastrzeżeniem wyjątku, przewidzianego w § 1 ostatni ustęp, odbiorca ma prawo załatwić formalności celne na stacji przeznaczenia, na której znajduje się urząd celny, jeżeli w liście przewozowym zawarte jest żądanie oczenia na stacji przeznaczenia albo jeżeli nie ma takiego żądania, ale towar nadęjdzie na stację przeznaczenia jako towar celny. Wymienione formalności może załatwić także odbiorca na stacji przeznaczenia, gdzie nie ma urzędu celnego, jeżeli ustawy lub przepisy wewnętrzne zezwalają na to albo jeżeli kolej i władze celne uprzednio wyraziły na to zgodę. Jeżeli odbiorca skorzysta z prawa, przyznanego mu w poprzednim ustępie, jest obowiązany uprzednio uiścić należności obciążające przesyłkę.

Kolej może postąpić zgodnie z § 1, jeżeli w terminie przewidzianym w przepisach obowiązujących na stacji przeznaczenia odbiorca nie odbierze listu przewozowego.

Artykuł 16

Wydanie.

§ 1. Kolej jest obowiązana wydać odbiorcy na stacji przeznaczenia list przewozowy i towar za pokwitowaniem i po opłaceniu należności kolei przekazanych do opłacenia przez odbiorcę.

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

§ 2. Za równoznaczne z wydaniem towaru odbiorcy uważa się dokonane zgodnie z obowiązującymi przepisami:

a) przekazanie towaru urzędowi celnemu lub podatkowemu do jego pomieszczeń ekspedycyjnych lub składów, gdy nie znajdują się one pod nadzorem kolei,

b) oddanie towaru na skład kolei lub spedytorowi albo publicznemu przedsiębiorstwu składowemu.

§ 3. Ustawy i przepisy obowiązujące na stacji przeznaczenia lub umowy z odbiorcą określają, czy kolej jest uprawniona lub zobowiązana dostarczyć odbiorcy towar poza stację przeznaczenia, a więc na bocznicę, do mieszkania odbiorcy lub też na skład kolei. Jeżeli kolej dostarcza towar lub zleca dostarczanie go na bocznicę odbiorcy, do jego mieszkania lub do składu, towar uważa się za wydany dopiero z chwilą dostarczenia. Z zastrzeżeniem odmiennego porozumienia między koleją i posiadaczem bocznicy, czynności wykonywane przez kolej na rachunek i pod nadzorem posiadacza bocznicy nie są objęte umową przewozu.

§ 4. Po przybyciu towaru do stacji przeznaczenia odbiorca ma prawo żądać od kolei wydania listu przewozowego i towaru. Jeżeli stwierdzono zaginięcie towaru lub towar nie nadszedł przed upływem terminu przewidzianego w artykule 30 § 1, odbiorca może dochodzić wobec kolei we własnym imieniu swoich praw, wynikających z umowy przewozu.

§ 5. Uprawniony może, nawet po odbiorze listu przewozowego i zapłaceniu należności, odmówić przyjęcia towaru, dopóki nie uwzględni się jego żądania ustalenia przypuszczalnej szkody.

§ 6. Poza tym wydanie towaru odbywa się według ustaw i przepisów kraju przeznaczenia.

Artykuł 17

Opłacenie należności przewozowych.

§ 1. Należności przewozowe przewoźne, opłaty dodatkowe, należności celne i inne, powstałe począwszy od przyjęcia do przewozu aż do wydania) powinien opłacić nadawca lub odbiorca, stosownie do niżej podanych postanowień.

Przy stosowaniu tych postanowień opłaty, które przy obliczaniu przewoźnego na podstawie stosowanej taryfy powinny być dodawane do stawek zwyczajnych lub wyjątkowych, uważa się za przewoźne.

§ 2. Nadawca, który bierze na swój rachunek całość lub część należności przewozowych, powinien wskazać to w liście przewozowym za pomocą jednego z następujących oświadczeń:

a) 1° „franko przewoźne”, jeżeli bierze na swój rachunek tylko przewoźne;

2° „franko przewoźne oraz . . .”, jeżeli bierze na swój rachunek oprócz przewoźnego inne należności. Nadawca powinien dokładnie określić powyższe należności; uzupełnienia, które mogą dotyczyć tylko opłat dodatkowych lub innych należności powstałych począwszy od przyjęcia przesyłki do przewozu aż do jej wydania, a także opłat pobieranych przez władze celne lub przez inne władze administracyjne, nie powinny dzielić kwoty ogólnej tej samej kategorii należności (np. kwoty ogólnej cła i innych opłat przypadających władzom celnym, przy czym podatek od wartości dodanej uważa się za oddzielną kategorię należności);

3° „franko przewoźne do X” (X oznacza nazwę taryfowego punktu stycznego sąsiadujących krajów), jeżeli bierze na swój rachunek przewoźne do X;

4° „franko przewoźne oraz do X” (X oznacza nazwę taryfowego punktu stycznego sąsiadujących krajów), jeżeli bierze na swój rachunek oprócz przewoźnego inne należności do X, z wyłączeniem wszystkich należności odnoszących się do następnego kraju lub następnej kolei.

Nadawca powinien dokładnie określić te należności; uzupełnienia, które mogą dotyczyć tylko opłat dodatkowych lub innych należności powstałych począwszy od przyjęcia przesyłki do przewozu aż do X, a także opłat pobieranych przez władze celne lub przez inne władze administracyjne, nie powinny dzielić kwoty ogólnej tej samej kategorii należności (np. kwoty ogólnej cła i innych opłat przypadających władzom celnym, przy czym podatek od wartości dodanej uważa się za oddzielną kategorię należności);

b) „franko wszystkie należności przewozowe”, jeżeli bierze na swój rachunek wszystkie należności przewozowe (przewożne, opłaty dodatkowe, należności celne i inne);

c) „franko”, jeżeli bierze na swój rachunek określoną kwotę. Jeżeli postanowienia taryfowe nie stanowią inaczej, kwotę tę należy podać w walucie kraju nadania.

Opłaty dodatkowe i inne należności, które według przepisów i taryf wewnętrznych kraju nadania lub w danym wypadku według zastosowanej taryfy międzynarodowej oblicza się za cały odcinek przewozu wchodzący w rachubę, jak również opłatę za deklarację wartości dostawy przewidzianą w artykule 20 § 2, uiszcza w całości nadawca w razie opłacania należności zgodnie z literą a) punkt 4°.

§ 3. Taryfy międzynarodowe mogą nakazywać w zakresie opłacania należności przewozowych wyłącznie stosowanie określonych oświadczeń przewidzianych w § 2 lub stosowanie innych oświadczeń.

§ 4. Należności przewozowe, których nadawca nie wziął na swój rachunek, uważa się za przekazane na odbiorcę. Zawsze jednak należności przewozowe obciążają nadawcę, jeżeli odbiorca nie odebrał listu przewozowego, nie skorzystał z praw przysługujących mu zgodnie z artykułem 16 § 4 ani też nie zmienił umowy przewozu zgodnie z artykułem 22.

§ 5. Opłaty dodatkowe, jak postojowe, składowe, opłata za ważenie, ponosi zawsze odbiorca, jeżeli ich pobranie wynika z okoliczności spowodowanych przez odbiorcę bądź na jego żądanie.

§ 6. Kolej nadania może żądać od nadawcy opłacenia z góry należności przewozowych, jeśli chodzi o towary, które według jej oceny narażone są na szybkie zepsucie lub które z powodu małej wartości albo swych właściwości nie zabezpieczają dostatecznie tych należności.

§ 7. Jeżeli przy nadaniu nie można dokładnie ustalić kwoty należności przewozowych, którą nadawca bierze na swój rachunek, należności te wpisuje się do rachunku przedpłaty, na podstawie którego należy rozliczyć się z nadawcą najpóźniej w ciągu trzydziestu dni po upływie terminu dostawy. Kolej może żądać wpłaty za pokwitowaniem pewnej sumy tytułem zabezpieczenia, w wysokości odpowiadającej w przybliżeniu tym należnościom. Nadawcy wydaje się, za zwrotem pokwitowania, szczegółowy rachunek należności przewozowych sporządzony według danych zamieszczonych w rachunku przedpłaty.

§ 8. Stacja nadania powinna szczegółowo podać zarówno w liście przewozowym, jak i w wtórniku listu przewozowego należności przewozowe opłacone z góry, chyba że przepisy lub taryfy obowiązujące na stacji nadania stanowią, że należności te należy podawać tylko w wtórniku listu przewozowego. W wypadkach przewidzianych w § 7 należności tych nie należy podawać ani w liście przewozowym, ani w wtórniku listu przewozowego.

Artykuł 18

Wyrównywanie różnic pobranych należności przewozowych.

§ 1. Jeżeli taryfę zastosowano niewłaściwie albo jeżeli popełniono błąd w obliczeniu lub w pobraniu należności przewozowych, a wynika z tego różnica przekra-

cza 10 franków w odniesieniu do jednego listu przewozowego, kolej powinna zwrócić do urzędu nadpłatę, natomiast niedobór należy zapłacić kolei

§ 2. Jeżeli listu przewozowego nie odebrano, nadawca jest obowiązany zapłacić kolei niedobór. Jeżeli odbiorca odebrał list przewozowy albo jeżeli umowa przewozu została zmieniona na podstawie artykułu 22, nadawca jest obowiązany zapłacić niedobór w zakresie dotyczącym tylko tych należności przewozowych, które wziął na swój rachunek zgodnie z oświadczeniem zamieszczonym przez niego w liście przewozowym; pozostałą część niedoboru jest obowiązany zapłacić odbiorca.

§ 3. Kwoty należne na podstawie niniejszego artykułu podlegają oprocentowaniu w stosunku rocznym pięć %, jeżeli przekraczają dziesięć franków w odniesieniu do jednego listu przewozowego.

Odsetki te liczy się od dnia wezwania do zapłaty albo od dnia reklamacji przewidzianej w artykule 41, a jeżeli nie było ani wezwania do zapłaty, ani reklamacji — od dnia wniesienia powództwa sądowego.

Jeżeli osoba uprawniona nie dostarczy kolei w wyznaczonym jej odpowiednim terminie dokumentów uzasadniających roszczenie, niezbędnych do ostatecznego załatwienia reklamacji, powyższych odsetek nie liczy się za okres od upływu tego terminu do czasu dostarczenia dokumentów.

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

§ 3. Jeżeli odbiorcy wydano towar w całości lub w części nie pobierając od niego uprzednio zaliczenia, kolej jest obowiązana wynagrodzić nadawcy szkodę aż do wysokości kwoty zaliczenia, zachowując roszczenie 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 wskutek zmiany umowy przewozu (artykuł 21 § 1).

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

Artykuł 20

Deklaracja wartości dostawy.

1. Przy nadaniu każdej przesyłki można deklarować wartość dostawy, podając ją w liście przewozowym stosownie do artykułu 6 § 6 litera c).

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

§ 2. Opłatę za deklarowanie wartości dostawy oblicza się według taryf kolei nadania za całą wchodzącą w grę drogę przewozu.

ROZDZIAŁ III

Zmiana umowy przewozu.**Artykuł 21****Prawo nadawcy do zmiany umowy przewozu.**

§ 1. Nadawca ma prawo zmienić umowę przewozu zlecając:

- a) zwrócenie 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 do stacji nadania; w tym wypadku nadawca może zlecić, aby przesyłkę zwyczajną przewieziono dalej lub z powrotem jako pośpieszną lub odwrotnie, jeżeli stacja, na której przesyłkę zatrzymano, jest otwarta do odprawy obydwu rodzajów przesyłek; może on także wskazać taryfę, która ma być stosowana, i drogę przewozu. Nadawca powinien również złożyć nowe oświadczenie w sprawie opłacenia należności przewozowych, jeżeli zgodnie z zasadami przewidzianymi w artykule 17 § 2 wziął na swój rachunek należności przewozowe do taryfowego punktu styczności, a na skutek zmiany umowy przewozu przesyłka nie przechodzi przez ten punkt. Nowe oświadczenie w sprawie opłacenia należności przewozowych nie powinno jednakże powodować zmiany w oświadczeniu pierwotnym w stosunku do krajów, przez które przewóz już się odbył, z wyjątkiem zmiany dopuszczonej pod literą h).

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

- f) obciążenia przesyłki zaliczeniem;
- g) zwiększenia, zmniejszenia lub zniesienia zaliczenia;
- h) przyjęcia na swój rachunek należności przewozowych za przesyłkę nie opłaconą z góry albo zwiększenia należności przewozowych przyjętych na swój rachunek, zgodnie z artykułem 17 § 2.

Nie dopuszcza się innych zleceń niż wyżej wymienione. Jednakże taryfy międzynarodowe mogą upoważnić nadawcę do udzielania zleceń odnośnie do zmian innych niż wyżej wymienione.

Zlecenia nie mogą nigdy powodować podziału przesyłki.

§ 2. Wyżej wymienione dodatkowe zlecenia należy składać w formie oświadczenia na piśmie, sporządzonego według wzoru ustalonego i ogłoszonego przez koleje.

Oświadczenie to nadawca powinien również zamieścić i podpisać we wtórniku listu przewozowego, który powinien być przedstawiany jednocześnie kolei. Stacja nadania potwierdza przyjęcie dodatkowego zlecenia przez odciśnięcie we wtórniku pod oświadczeniem nadawcy swego stempla z datą i zwraca wtórnik nadawcy.

Kolej, która zastosuje się do zleceń nadawcy nie żądając przedstawienia wtórnika listu przewozowego, odpowiada za szkodę wyrządzoną przez to odbiorcy, jeżeli wtórnik ten oddał mu nadawca.

Jeżeli nadawca żąda zwiększenia, zmniejszenia lub zniesienia zaliczenia, powinien okazać wydane mu pierwotnie zaświadczenie. W razie zwiększenia lub zmniejszenia zaliczenia nadawcy zwraca się zaświadczenie po jego poprawieniu; w razie zniesienia zaliczenia zaświadczenie odbiera się od nadawcy.

Każde dodatkowe zlecenie udzielone przez nadawcę w innej formie niż ustalona jest nieważne.

§ 3. Kolej wykonuje dodatkowe zlecenie udzielone przez nadawcę tylko wtedy, gdy otrzyma je za pośrednictwem stacji nadania.

Na żądanie nadawcy stacja nadania powinna zawiadomić na koszt nadawcy telegraficznie, telefonicznie lub dalekopisem stację przeznaczenia lub stację zatrzymania; zawiadomienie telegraficzne lub telefoniczne potwierdza się na piśmie. Jeżeli taryfa międzynarodowa albo inne porozumienia między zainteresowanymi kolejami nie stanowią inaczej, stacja przeznaczenia lub stacja zatrzymania powinna wykonać dodatkowe zlecenie nie czekając na potwierdzenie, gdy telegram lub zawiadomienie telefoniczne pochodzi od stacji nadania, co w razie wątpliwości należy sprawdzić.

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

- a) gdy odbiorca odebrał list przewozowy;
- b) gdy odbiorca przyjął towar;
- c) gdy odbiorca skorzystał z prawa przysługującego mu z umowy przewozu zgodnie z artykułem 16 § 4;
- d) gdy przesyłka weszła na obszar celny kraju przeznaczenia, jeżeli odbiorca jest upoważniony do udzielenia zleceń zgodnie z artykułem 22.

Od tej chwili kolej powinna stosować 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 należności przewozowych w kraju przeznaczenia i jeżeli nie zamieścił w liście przewozowym oświadczenia przewidzianego w artykule 6 § 7 litera h).

Zlecenia, których może udzielić 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 zgodnie z jednym z trybów przewidzianych w artykule 15 § 1 ustęp drugi.

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

- e) wydanie towaru w kraju przeznaczenia na innej stacji niż stacja przeznaczenia wskazana w liście przewozowym. W tym wypadku odbiorca może zlecić, aby przesyłkę zwyczajną przewieziono dalej jako pośpieszną lub odwrotnie, pod warunkiem, że stacja, na której przesyłkę zatrzymano, jest otwarta dla odprawy obydwu rodzajów

przesyłek; może on również wskazać taryfę, która ma być stosowana, i drogę przewozu.

Nie dopuszcza się innych zleceń niż wyżej wymienione. Jednakże taryfy międzynarodowe mogą upoważnić odbiorcę do udzielania zleceń odnośnie do innych zmian niż wyżej wymienione.

Zlecenia nie mogą nigdy powodować podziału przesyłki.

§ 2. Wyżej wymienione zlecenia należy składać w formie oświadczenia na piśmie, sporządzonego według wzoru ustalonego i ogłoszonego przez koleje na stacji przeznaczenia albo na stacji wejścia do kraju przeznaczenia.

Każde zlecenie udzielone przez odbiorcę w innej formie niż ustalona jest nieważne.

Odbiorca nie jest obowiązany do przedstawienia wórnika listu przewozowego w celu zmiany umowy przewozu zgodnie z przysługującym mu prawem.

§ 3. Na żądanie odbiorcy stacja, która otrzymała zlecenie, przekazuje je na koszt odbiorcy telegraficznie, telefonicznie lub dalekopisem do stacji, która ma wykonać to zlecenie; zawiadomienie telegraficzne lub telefoniczne potwierdza się na piśmie; zawiadomiona stacja wykonuje zlecenie nie czekając na potwierdzenie, jeżeli telegram lub zawiadomienie telefoniczne pochodzi od właściwej stacji, co w razie wątpliwości należy sprawdzić.

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

- a) gdy odebrał on list przewozowy;
- b) gdy przyjął towar;
- c) gdy skorzystał z praw przysługujących mu z umowy przewozu zgodnie z artykułem 16 § 4;
- d) gdy wyznaczona przez niego zgodnie z § 1 litera c) osoba odebrała list przewozowy lub skorzystała z przysługujących jej praw zgodnie z artykułem 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 dodatkowych zleceń udzielonych jej na podstawie artykułów 21 lub 22 ani zwlekać z ich wykonaniem, z wyjątkiem następujących wypadków:

- a) wykonanie nie jest już możliwe w chwili nadejścia zlecenia do stacji, która powinna je wykonać;
- b) wykonanie mogłoby zakłócić normalną pracę eksploatacyjną;
- c) wykonanie jest sprzeczne, gdy chodzi o zmianę stacji przeznaczenia, z ustawami i przepisami obowiązującymi na jednym z terytoriów, przez które biegnie droga przewozu, a w szczególności z przepisami celnymi i innymi przepisami administracyjnymi;

d) wartość towaru, gdy chodzi o zmianę stacji przeznaczenia, według wszelkiego prawdopodobieństwa nie pokrywa wszystkich należności przewozowych obciążających towar aż do nowej stacji przeznaczenia, chyba że należności te będą niezwłocznie opłacone lub zabezpieczone.

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

Jeżeli kolej nie mogła przewidzieć tych przeszkód, osoba, która udzieliła dodatkowych zleceń, ponosi wszelkie następstwa wynikające z tego, że kolej rozpoczęła wykonywanie zlecenia.

§ 2. Jeżeli zgodnie z dodatkowym zleceniem towar ma być wydany 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.

Jeżeli zgodnie z dodatkowym zleceniem towar ma być przewiezony do innej stacji przeznaczenia lub odesłany z powrotem do stacji nadania, 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 odcinków przewozu stosuje się taryfy obowiązujące w dniu zawarcia umowy przewozu.

Powyższe postanowienia stosuje się odpowiednio także do opłat dodatkowych i innych należności.

§ 3. Należności wynikające z wykonania zlecenia nadawcy lub odbiorcy obciążają towar, chyba że powstały one z winy kolei.

§ 4. Z zastrzeżeniem postanowień § 1 kolej odpowiada za zawinione przez nią skutki niewykonania lub niewłaściwego wykonania zlecenia udzielonego na podstawie artykułu 21 lub 22. Jednakże w żadnym razie nie może ona być zobowiązana do wyższego odszkodowania niż za zaginięcie towaru.

Artykuł 24

Przeszkody w przewozie.

§ 1. W razie przeszkód w przewozie kolej rozstrzyga, czy bardziej celowe jest przewieźć towar z urzędu, zmieniając drogę przewozu, czy też należy, w interesie nadawcy, zażądać od niego wskazówek, przekazując mu wszelkie potrzebne informacje, jakimi kolej dysponuje. Jeżeli nie zachodzi wina kolei, ma ona prawo pobrać przewoźne 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 albo jeżeli z innych przyczyn dalszy przewóz nie jest możliwy, kolej żąda wskazówek od nadawcy; jednakże kolej nie ma obowiązku żądania takich wskazówek w razie przejściowej przeszkody, wynikłej z przyczyn przewidzianych w artykule 5 § 4.

§ 3. Nadawca może udzielić w liście przewozowym wskazówek dotyczących postępowania w razie powstania przeszkody w przewozie.

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

§ 4. Nadawca zawiadomiony o przeszkodzie w przewozie może udzielić wskazówek na stacji nadania lub na stacji, gdzie znajduje się towar. Jeżeli nadawca zmieni odbiorcę lub stację przeznaczenia albo udzieli wskazówek na innej stacji niż stacja nadania, jest on obowiązany zamieścić swe wskazówki we wórniku listu przewozowego i wórnik ten przedstawić.

Jeżeli kolej zastosuje się do wskazówek nadawcy, nie żądając przedstawienia wtórnika listu przewozowego, i jeżeli wtórnik ten został oddany odbiorcy, kolej odpowiada wobec odbiorcy za wynikłą z tego szkodę.

§ 5. Jeżeli nadawca zawiadomiony o przeszkodzie w przewozie nie udzielił w rozsądnym terminie możliwych do wykonania wskazówek, postępuje się według przepisów o przeszkodach w wydaniu, obowiązujących na kolei, na której towar zatrzymano.

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 jest obowiązany zapłacić różnicę.

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

§ 7. Jeżeli przeszkoda w przewozie powstała po zmianie umowy przewozu przez odbiorcę zgodnie z artykułem 22, kolej jest obowiązana zawiadomić o tym odbiorcę; w odniesieniu do odbiorcy stosuje się analogicznie postanowienia §§ 1, 2, 5 i 6. Nie jest on obowiązany do przedstawienia wtórnika listu przewozowego.

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

Artykuł 25

Przeszkody w wydaniu.

§ 1. W razie przeszkód w wydaniu towaru stacja przeznaczenia powinna niezwłocznie zawiadomić o tym nadawcę za pośrednictwem stacji nadania i zażądać od niego wskazówek. Nadawcę należy zawiadomić bez pośrednictwa stacji nadania na piśmie, telegraficznie lub dalekopisem, jeżeli zażądał on tego w liście przewozowym. Należności za zawiadomienie obciążają towar.

Jeżeli przeszkoda w wydaniu ustała przed nadejściem wskazówek nadawcy do stacji przeznaczenia, towar należy wydać odbiorcy. Nadawcę należy niezwłocznie zawiadomić listem poleconym o tym wydaniu. Należności za zawiadomienie obciążają towar.

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

Nadawca może w liście przewozowym także żądać, aby w razie przeszkody w wydaniu z urzędu odesłano mu towar z powrotem. W innym wypadku nie można towaru odesłać z powrotem nadawcy bez jego wyraźnej zgody.

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

§ 2. W braku odpowiednich postanowień w § 1 z zastrzeżeniem postanowień artykułu 45, w razie przeszkód w wydaniu stosuje się do postępowania, ustawy i przepisy obowiązujące na kolei mającej 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 jest obowiązany zapłacić różnicę.

§ 3. Jeżeli przeszkoda w wydaniu powstała już po zmianie umowy przewozu przez odbiorcę zgodnie z arty-

kułem 22, kolej jest obowiązana zawiadomić o tym odbiorcę; w odniesieniu do odbiorcy stosuje się odpowiednio postanowienia § 2 ustęp drugi.

§ 4. Postanowienia artykułu 23 stosuje się do przewozów wykonywanych na podstawie niniejszego artykułu.

T Y T U Ł I I I

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 wynikające z niej obowiązki; nie narusza to jednak postanowień artykułu 43 § 3 dotyczących kolei przeznaczenia.

Artykuł 27

Zakres odpowiedzialności.

§ 1. Kolej odpowiada za przekroczenie terminu dostawy oraz za szkodę powstałą wskutek całkowitego lub częściowego zaginięcia towaru, jak również wskutek jego uszkodzenia, w czasie od przyjęcia do przewozu aż do wydania.

§ 2. Kolej jest zwolniona od tej odpowiedzialności, jeżeli przekroczenie terminu dostawy, zaginięcie lub uszkodzenie nastąpiło z winy uprawnionego, z powodu jego zlecenia nie wywołanego winą kolei, wady własnej towaru (wewnętrzne zepsucie, ubytek itp.) 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 nastąpiło wskutek szczególnego niebezpieczeństwa, wynikającego z jednej lub kilku niżej wymienionych okoliczności:

a) przewóz w wagonie niekrytym na podstawie odnośnych przepisów lub na podstawie umów zawartych z nadawcą wskazanych w liście przewozowym;

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

c) załadowanie przez nadawcę lub wyładowanie przez odbiorcę na podstawie odnośnych przepisów lub umów zawartych z nadawcą i wskazanych w liście przewozowym albo na podstawie umów zawartych z odbiorcą;

— załadowanie do wagonu, którego wady są widoczne dla nadawcy, albo wadliwe załadowanie, którego dokonał nadawca na podstawie odnośnych przepisów lub zawartych z nim umów wskazanych w liście przewozowym;

d) załatwienie przez nadawcę, odbiorcę lub pełnomocnika któregoś z nich formalności wymaganych przez władze celne lub inne władze administracyjne;

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

f) nadanie przedmiotów wyłączonych od przewozu pod nazwą niezgodną z rzeczywistością, nieściśłą lub niedostateczną; nadanie pod nazwą niezgodną z rzeczywistością, nieściśłą lub niedostateczną albo 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 przepisów albo umów zawartych z nadawcą i wskazanych w liście przewozowym powinny być dozorowane, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie wyniknęło z niebezpieczeństwa, któremu miało zapobiec dozоровanie.

Artykuł 28

Ciężar dowodu.

§ 1. Dowód, że przekroczenie terminu dostawy, zaginięcie lub uszkodzenie spowodowane zostało przez jedną z okoliczności przewidzianych w artykule 27 § 2, ciąży na kolei.

§ 2. Jeżeli kolej wykaze, że ze względu na okoliczności danego wypadku zaginięcie lub uszkodzenie mogło wynikać z jednego lub kilku szczególnych niebezpieczeństw przewidzianych w artykule 27 § 3, istnieje domniemanie, że szkoda z nich wyniknęła. Uprawniony zachowuje jednak prawo udowodnienia, że szkoda nie została spowodowana w całości lub w części przez jedno z tych niebezpieczeństw.

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

Artykuł 29

Domniemanie w razie ponownego nadania.

§ 1. Jeżeli przesyłkę przewożoną na warunkach niniejszej konwencji ponownie nadano na warunkach tej samej konwencji i jeżeli po ponownym nadaniu stwierdzono częściowo zaginięcie lub uszkodzenie, istnieje domniemanie, że częściowe zaginięcie lub uszkodzenie nastąpiło w czasie ostatniej umowy przewozu, jeżeli spełnione zostały następujące warunki:

a) przesyłka przez cały czas pozostawała pod nadzorem kolei;

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

§ 2. Takie samo domniemanie istnieje także wtedy, gdy ponowne nadanie poprzedziła umowa przewozu nie oparta na niniejszej konwencji, pod warunkiem, że w razie bezpośredniego nadania od pierwotnej stacji nadania do ostatniej stacji przeznaczenia można było zastosować niniejszą konwencję.

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 na drodze przewozu po opłaceniu należności przewozowych od stacji nadania do stacji, na której ma nastąpić wydanie, i za zwrotem otrzymanego odszkodowania, ewentualnie po potrąceniu wydatków objętych tym odszkodowaniem; wszelkie prawa do odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy przewidzianego w artykule 34 i zależnie od okoliczności w artykule 36 zostają zachowane

§ 4. Jeżeli nie zgłoszono żądania przewidzianego w § 2 lub nie udzielono wskazówek zgodnie z § 3 w terminie trzydziestu dni albo odnaleziono towar po upływie jednego roku od wypłacenia odszkodowania, kolej rozporządza towarem stosownie do ustaw i przepisów swego Państwa.

Artykuł 31

Wysokość odszkodowania w razie zaginięcia towaru.

§ 1. Jeżeli na podstawie postanowień niniejszej konwencji kolej jest obowiązana 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 ceny — według wartości zwyyczajnej.

Powyższe zasady obliczania dotyczą towarów tego samego rodzaju i gatunku w miejscu i czasie przyjęcia towaru do przewozu.

Wysokość odszkodowania nie może jednak przewyższać 50 franków za każdy brakujący kilogram wagi brutto, z zastrzeżeniem ograniczeń przewidzianych w artykule 35.

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

§ 2. Jeżeli dane stanowiące podstawę do obliczenia odszkodowania nie są wyrażone w walucie Państwa, w którym zażądano zapłaty należy je przeliczyć według kursu obowiązującego w dniu i w miejscu zapłaty odszkodowania.

Artykuł 32

Ograniczenie odpowiedzialności w razie ubytku wagi przy przewozie.

§ 1. Jeżeli chodzi o towary, które z powodu swych właściwości tracą zazwyczaj na wadze przy przewozie

kolej odpowiada, bez względu na przebytą odległość, tylko za tę część ubytku wagi, która przewyższa następujące dopuszczalne normy:

a) dwa procent wagi dla towarów płynnych lub nadanych w stanie wilgotnym oraz dla następujących towarów:

chmiel,	rogi i kopyta,
drewno farbiarskie tarte	ryby suszone,
lub mielone,	skóry,
grzyby świeże,	skóry futrzane,
jarzyny świeże,	sól,
kity świeże,	szczecina,
kory,	ścięgna zwierzęce,
korzenie,	tłuszcze,
korzeń lukrecji,	torf,
kości całe lub mielone,	tytoń krajany,
liście tytoniowe świeże,	wełna,
mydła i oleje twarde,	węgiel i koks,
odpadki skór,	włosie końskie;
owoce świeże, suszone lub smażone,	

b) jeden procent wagi dla wszystkich innych towarów 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 wypadku udowodniono, że brak nie wynika z przyczyn uzasadniających stosowanie dopuszczalnych norm.

§ 3. W razie przewozu kilku sztuk towaru na podstawie jednego listu przewozowego ubytek wagi przy przewozie oblicza się dla każdej sztuki, jeżeli wagę jej podano oddzielnie w liście przewozowym przy nadaniu lub można ją ustalić w inny sposób.

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

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

Artykuł 33

Wysokość odszkodowania w razie uszkodzenia towaru.

W razie uszkodzenia towaru kolej jest obowiązana zapłacić, z wyłączeniem dalszego odszkodowania, kwotę, o którą obniżyła się wartość towaru. Za podstawę do obliczenia tej kwoty przyjmuje się procent, o który na stacji przeznaczenia obniżyła się wartość towaru, ustalona zgodnie z artykułem 31. Ponadto w tym samym stosunku wyrównuje się poniesione koszty, przewidziane w artykule 31 § 1 ostatni ustęp.

Odszkodowanie nie może jednak przewyższać:

a) jeżeli cała przesyłka doznała obniżenia wartości wskutek uszkodzenia — kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia całej przesyłki;

b) jeżeli tylko część przesyłki doznała obniżenia wartości wskutek uszkodzenia — kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia części, która doznała obniżenia wartości.

Artykuł 34

Wysokość odszkodowania w razie przekroczenia terminu dostawy.

§ 1. Jeżeli termin dostawy jest przekroczony o ponad 48 godzin i uprawniony nie udowodni, że wskutek

tego powstała szkoda, kolej jest obowiązana zapłacić jedną dziesiątą część przewoźnego, najwyżej jednak 50 franków od przesyłki.

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

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

W razie częściowego zaginięcia, odszkodowania te płaci się w danym wypadku za nie zaginioną część przesyłki.

W razie uszkodzenia, odszkodowania te przyznaje się w danym wypadku wraz z odszkodowaniem przewidzianym w artykule 33.

W żadnym wypadku odszkodowania łączne przewidziane w §§ 1 i 2 i odszkodowania przewidziane w artykułach 31 i 33 nie mogą wynosić więcej niż odszkodowanie, które należałoby zapłacić w razie całkowitego zaginięcia towaru.

Artykuł 35

Ograniczenie odszkodowania na podstawie określonych taryf.

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

Jeżeli takie ograniczenie jest przewidziane w taryfie, zastosowanej tylko na części drogi przewozu, ograniczenie to przysługuje tylko wtedy, gdy przyczyna uzasadniająca odszkodowanie powstała na tej części drogi przewozu.

Artykuł 36

Wysokość odszkodowania w razie deklarowania wartości dostawy.

W razie deklarowania wartości dostawy można żądać, oprócz odszkodowań przewidzianych w artykułach 31, 33 i 34 i w stosownym wypadku w artykule 35, wyrównania dalszej udowodnionej szkody do wysokości kwoty deklarowanej wartości dostawy.

Artykuł 37

Wysokość odszkodowania w razie winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa kolei.

We wszystkich wypadkach przekroczenia terminu dostawy, całkowitego lub częściowego zaginięcia albo uszkodzenia towaru z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa kolei kolej powinna zapłacić uprawnionemu pełne odszkodowanie za udowodnioną szkodę. W razie rażącego niedbalstwa odpowiedzialność jest jednak ograniczona do podwójnej wysokości maksymalnych kwot przewidzianych w artykułach 31, 33, 34, 35 i 36.

Artykuł 38**Oprocentowanie odszkodowania. Zwrot odszkodowań.**

§ 1. Uprawniony może żądać odsetek od przyznanego odszkodowania. Odsetki te w wysokości pięć % w stosunku rocznym należą się tylko wtedy, gdy odszkodowanie przewyższa dziesięć franków w odniesieniu do jednego listu przewozowego; liczy się je od dnia wniesienia reklamacji przewidzianej w artykule 41 lub od dnia wytoczenia powództwa sądowego, gdy nie było reklamacji.

Jeżeli uprawniony nie dostarczy kolei w wyznaczonym mu odpowiednim terminie dokumentów uzasadniających roszczenie, niezbędnych do ostatecznego załatwienia reklamacji, odsetek tych nie liczy się za okres od upływu tego terminu do chwili dostarczenia dokumentów.

§ 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 zainteresowanego sporządzają listy przewozowe, dokonują tłumaczeń lub spełniają inne czynności, do których kolei nie jest obowiązana, uważa się ich za działających na rachunek osoby, której świadczą te usługi.

Artykuł 40**Dochodzenie roszczeń pozaumownych.**

We wszystkich wypadkach, w których stosuje się niniejszą konwencję, można wystąpić przeciwko kolei z każdym roszczeniem o odszkodowanie 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 kolei odpowiada zgodnie z artykułem 39.

ROZDZIAŁ II**Reklamacje. Powództwa sądowe. Postępowanie i przedawnienie.****Artykuł 41****Reklamacje.**

§ 1. Reklamacje z umowy przewozu należy wносить 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. Wnosząc reklamację nadawca powinien przedstawić wtórnik listu przewozowego. W razie braku wtórnika nadawca może wnieść reklamację do kolei tylko za zgodą odbiorcy lub po przedstawieniu dowodu, że odbiorca odmówił przyjęcia przesyłki.

Jeżeli reklamację wnosi odbiorca, powinien on przedstawić list przewozowy, jeżeli mu go wydano.

§ 4. List przewozowy, wtórnik i inne dokumenty, których dołączenie do reklamacji uprawniony uważa za potrzebne, powinny być przedstawione w oryginałach lub w odpisach, które na żądanie kolei powinny być należycie uwierzytelnione.

Załatwiając reklamację kolei może żądać przedstawienia oryginalnego listu przewozowego, wtórnika lub zaświadczenia o zaliczeniu, aby zamieścić na nich adnotację o załatwieniu.

Artykuł 42**Osoby uprawnione do wytoczenia powództwa sądowego przeciwko kolei.**

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

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

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

a) nadawcy do chwili, gdy odbiorca odebrał list przewozowy lub przyjął towar albo skorzystał z praw przysługujących mu zgodnie z artykułem 16 § 4 lub z artykułem 22;

b) odbiorcy od chwili:

1° odebrania przez niego listu przewozowego lub

2° przyjęcia przez niego towaru, lub

3° skorzystania z przysługujących mu praw zgodnie z artykułem 16 § 4, lub

4° skorzystania z przysługujących mu praw zgodnie z artykułem 22. Jednakże prawo wytoczenia powództwa sądowego wygasa z chwilą, gdy osoba wyznaczona przez odbiorcę zgodnie z artykułem 22 § 1 litera c) odebrała list przewozowy lub przyjęła towar albo skorzystała z praw przysługujących jej zgodnie z artykułem 16 § 4.

§ 4. Wytaczając powództwo sądowe nadawca powinien przedstawić wtórnik listu przewozowego. W razie braku wtórnika nadawca może wytoczyć powództwo na podstawie § 3 litera a) tylko za zgodą odbiorcy lub po przedstawieniu dowodu, że odbiorca odmówił przyjęcia przesyłki.

Wytaczając powództwo sądowe odbiorca powinien przedstawić list przewozowy, jeżeli mu go wydano.

Artykuł 43**Koleje, przeciwko którym można wytoczyć powództwo sądowe.**

§ 1. Powództwo sądowe o zwrot kwoty zapłaconej na podstawie umowy przewozu można wytoczyć przeciwko kolei, która pobrała tę kwotę, albo przeciwko kolei, na rzecz której pobrano nadpłatę.

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

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

Kolej przeznaczenia może być jednak pozwana nawet wtedy, gdy nie otrzymała ona towaru ani listu przewozowego.

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

§ 5. Powództwo sądowe można wytoczyć przeciwko innej kolei niż wskazane w §§ 1, 2 i 3, jeżeli zostało ono wytoczone jako powództwo wzajemne lub w drodze zarzutu w związku z roszczeniem głównym, wynikającym z tej samej umowy przewozu.

Artykuł 44

Właściwość.

Na podstawie niniejszej konwencji można wytoczyć powództwa sądowe tylko przed właściwy sąd Państwa, do którego należy pozwana kolej, chyba że umowy między Państwami lub dokumenty koncesyjne stanowią inaczej.

Jeżeli jedno przedsiębiorstwo eksploatuje w różnych Państwach samodzielne sieci kolejowe, 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, jest ona obowiązana niezwłocznie, w obecności uprawnionego, stwierdzić protokolarnie, w zależności od rodzaju szkody, stan towaru, jego wagę oraz jeżeli to możliwe, wysokość i przyczynę szkody, jak również czas jej powstania.

Odpis tego protokołu wydaje się uprawnionemu bezpłatnie.

§ 2. Jeżeli uprawniony nie uznaje stwierdzeń protokołu, może on żądać sądowego ustalenia sądu i wagi towaru, jak również przyczyn i wysokości szkody; postępowanie to podlega ustawom i przepisom Państwa, w którym odbywa się ustalenie sądowe.

Artykuł 46

Wygaśnięcie roszczeń przeciwko kolei.

§ 1. Z chwilą przyjęcia towaru przez uprawnionego wygasają wszelkie roszczenia przeciwko kolei z umowy przewozu z tytułu przekroczenia terminu dostawy, częściowego zaginięcia lub uszkodzenia.

§ 2. Roszczenia nie wygasają jednak:

a) jeżeli uprawniony udowodni, że szkoda powstała z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa kolei;

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

c) z tytułu częściowego zaginięcia lub uszkodzenia: 1° jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie zostało stwierdzone zgodnie z artykułem 45 przed przyjęciem towaru przez uprawnionego;

2° jeżeli tylko z winy kolei zaniedbano stwierdzenia szkody, którego należało dokonać zgodnie z artykułem 45;

d) o naprawienie szkód nie dających się zauważyć z zewnątrz, a które stwierdzono dopiero po przyjęciu towaru przez uprawnionego, pod dwoma warunkami:

1° że uprawniony zażąda stwierdzenia szkody zgodnie z artykułem 45 niezwłocznie po jej ujawnieniu, najpóźniej jednak w ciągu siedmiu dni po przyjęciu towaru; jeżeli termin ten kończy się w niedzielę lub w ustawowym dniu świątecznym, upływa on dopiero w następnym dniu roboczym;

2° że uprawniony udowodni, iż szkoda powstała w czasie między przyjęciem towaru do przewozu a jego wydaniem.

§ 3. Jeżeli na warunkach przewidzianych w artykule 29 § 1 towar został ponownie nadany do przewozu, roszczenia wynikające z jednej z poprzednich umów przewozu z tytułu częściowego zaginięcia lub uszkodzenia wygasają tak, jakby chodziło tylko o jedną umowę przewozu.

Artykuł 47

Przedawnienie roszczeń.

§ 1. Roszczenia wynikające z umowy przewozu przedawniają się z upływem jednego roku.

Jednakże termin przedawnienia wynosi dwa lata w odniesieniu do:

a) roszczeń o wypłatę zaliczenia pobranego przez kolej od odbiorcy;

b) roszczeń o wypłatę nadwyżki uzyskanej ze sprzedaży dokonanej przez kolej;

c) roszczeń z tytułu szkody z winy umyślnej;

d) roszczeń w wypadku oszustwa;

e) roszczeń z jednej z umów przewozu, poprzedzających ponowne nadanie, w wypadku przewidzianym w artykule 29 § 1.

§ 2. Przedawnienie biegnie:

a) dla roszczeń o odszkodowanie za częściowe zaginięcie, uszkodzenie lub przekroczenie terminu dostawy: 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, innych należności 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 odebrał list przewozowy, jeżeli on powinien dokonać zapłaty;

3° jeżeli kwoty zostały wpłacone w drodze rachunku przedpłaty: od dnia, w którym kolej wydała nadawcy szczegółowy rachunek należności przewozowych, przewidziany w artykule 17 § 7; jeżeli tego rachunku nie wydano termin dla roszczeń kolei biegnie od trzydziestego dnia po upływie terminu dostawy;

d) dla roszczeń kolei o zapłatę kwot, które uiszcili odbiorca zamiast nadawcy lub nadawca zamiast odbiorcy, a które kolej jest obowiązana zwrócić uprawnionemu: od dnia, w którym uprawniony zażądał zwrotu;

e) dla roszczeń o wypłatę zaliczeń przewidzianych w artykule 19: od trzydziestego dnia po upływie terminu dostawy;

f) dla roszczeń o wypłatę nadwyżki ze sprzedaży: od dnia sprzedaży;

g) dla roszczeń o uiszczenie dopłaty żądanej przez władze celne lub inne władze administracyjne: od dnia, w którym władze celne lub inne władze wystąpiły z takim żądaniem;

h) we wszystkich innych wypadkach od dnia, od którego przysługuje prawo dochodzenia roszczeń.

Dnia wskazanego jako początek przedawnienia nie wlicza się nigdy do tego terminu.

§ 3. W razie wniesienia do kolei reklamacji zgodnie z artykułem 41, bieg przedawnienia zawieszają się do dnia, w którym kolej udzieliła na piśmie odmownej odpowiedzi i zwróciła załączone do reklamacji dokumenty. W razie częściowego uwzględnienia reklamacji przedawnienie zaczyna biec w dalszym ciągu tylko w stosunku do 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 zawieszenie i przerwanie biegu przedawnienia regulują ustawy i przepisy Państwa, w którym zgłoszono roszczenie.

ROZDZIAŁ III

Rozrachunek. Wzajemne roszczenia zwrotne między kolejami.

Artykuł 48

Rozrachunek między kolejami.

§ 1. Każda kolej, która przy nadaniu lub przy wydaniu towaru pobrała opłaty i inne należności wynikające z umowy przewozu, jest obowiązana 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 należności, których nie pobrała, mimo że według listu przewozowego nadawca wziął je na swój rachunek.

§ 3. Jeżeli kolej przeznaczenia wyda towar bez pobrania opłat i innych należności wynikających z umowy przewozu, odpowiada ona wobec kolei uczestniczących w przewozie oraz innych zainteresowanych.

§ 4. Jeżeli Urząd Centralny Przewozów Międzynarodowych Kolejami na żądanie jednej z kolei wierzycielek stwierdzi, że jedna z kolei nie płaci, wszystkie pozostałe

koleje uczestniczące w przewozie opłacają niedobór proporcjonalnie do udziałów w przewoźnym.

Zastrzega się roszczenia zwrotne do kolei zalegającej z zapłatą.

Artykuł 49

Roszczenia zwrotne w razie odszkodowania za zaginięcie lub za uszkodzenie.

§ 1. Kolej, która na podstawie postanowień niniejszej konwencji zapłaciła odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie albo uszkodzenie, przysługuje roszczenie zwrotne przeciwko kolejom uczestniczącym w przewozie według następujących postanowień:

a) jedynie kolej, która spowodowała szkodę, ponosi za nią odpowiedzialność;

b) jeżeli szkodę spowodowało kilka kolei, każda z nich ponosi odpowiedzialność za szkodę przez siebie spowodowaną. Jeżeli w danym wypadku takie rozróżnienie nie jest możliwe, kwotę odszkodowania dzieli się między kolejki według zasad podanych pod literą c);

c) jeżeli nie można udowodnić, że szkodę spowodowała jedna lub kilka kolei, kwotę należnego odszkodowania dzieli się między wszystkie kolejki, 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 między wszystkie inne kolejki, które uczestniczyły w przewozie, proporcjonalnie do ilości kilometrów odległości taryfowych.

Artykuł 50

Roszczenia zwrotne w razie odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy.

§ 1. W odniesieniu do zapłaty odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy stosuje się zasady podane w artykule 49. Jeżeli przekroczenie terminu dostawy wynikało wskutek nieprawidłowości stwierdzonych na kilku kolejach, kwotę odszkodowania dzieli się między te kolejki proporcjonalnie do czasu trwania opóźnienia na ich liniach.

§ 2. Terminy dostawy ustalone w artykule 11 dzieli się między poszczególne kolejki, które uczestniczyły w przewozie, w następujący sposób:

a) jeżeli w przewozie uczestniczą dwie kolejki sąsiednie:

- 1° termin odprawy dzieli się na dwie równe części;
- 2° termin przewozu dzieli się proporcjonalnie do ilości kilometrów odległości taryfowych przypadających na każdą z tych kolei;

b) jeżeli w przewozie uczestniczy trzy lub więcej kolei:

- 1° termin odprawy dzieli się na dwie równe części między kolejki nadania i kolejki przeznaczenia;
- 2° jedną trzecią terminu przewozu dzieli się na równe części między wszystkie kolejki 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 jej rzecz.

§ 4. Czas od nadania towaru do rozpoczęcia biegu terminu odprawy zalicza się wyłącznie kolei nadania.

§ 5. Wyżej podane zasady podziału stosuje się tylko wtedy, gdy całkowity termin dostawy nie został dotrzymany.

Artykuł 51

Postępowanie przy roszczeniach zwrotnych.

§ 1. Kolej, przeciwko której wystąpiono z jednym z roszczeń zwrotnych przewidzianych w artykułach 49 i 50, nie może w żadnym wypadku kwestionować zasadności zapłaty dokonanej przez kolej występującą z roszczeniem zwrotnym, jeżeli odszkodowanie zostało ustalone 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 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.

§ 2. Jeżeli powództwo ma być wytoczone przeciwko kilku kolejom, kolej występująca jako powód ma prawo wyboru między 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 krajowego.

W sprawach nie uregulowanych w niniejszej konwencji, postanowieniach specjalnych wydawanych zgodnie

z artykułem 60 § 4, postanowieniami dodatkowych wydawanych zgodnie z artykułem 60 § 5 i taryfach międzynarodowych stosuje się ustawy i przepisy krajowe, dotyczące przewozu w każdym Państwie.

Artykuł 55

Ogólne przepisy postępowania.

We wszystkich sporach, wynikających w związku z przewozami wykonywanymi na podstawie niniejszej konwencji, stosuje się postępowanie obowiązujące właściwy sąd, 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, pollegają one wykonaniu w każdym innym Umawiającym się Państwie, skoro tylko zostaną dopełnione formalności nakazane w tym Państwie. Rewizja przedmiotu sprawy jest niedopuszczalna.

Postanowienie to nie dotyczy wyroków o wykonalności tymczasowej, jak również wyroków, które wskutek oddalenia powództwa zasądają od powoda odszkodowanie poza kosztami procesu.

§ 2. Wynikające z przewozu międzynarodowego wierzytelności jednej kolei w stosunku do innej kolei, która nie należy do tego samego Państwa co pierwsza kolej, mogą być zajęte tylko na podstawie wyroku sądu tego Państwa, do którego należy kolej będąca właścicielką zajętych wierzytelności.

§ 3. Tabor kolejowy oraz wszelkiego rodzaju przedmioty służące do przewozu i należące do kolei, jak pojemniki (kontenery), przybory ładunkowe, opony itp., można zająć na innym terytorium niż terytorium Państwa, do którego należy kolej będąca właścicielką, jedynie na podstawie wyroku wydanego przez sąd Państwa, do którego należy kolej będąca właścicielką.

Wagony prywatne wraz z wszelkiego rodzaju umieszczonymi w nich przedmiotami niezbędnymi do przewozu, należącymi do właściciela wagonu mogą być zajęte na terytorium innego Państwa niż Państwo, w którym właściciel wagonu posiada swoją siedzibę, tylko na podstawie wyroku sądu tego ostatniego Państwa.

§ 4. Nie można żądać zabezpieczenia kosztów procesu przy powództwach sądowych z umowy przewozu międzynarodowego.

Artykuł 57

Jednostka monetarna. Kurs przerachowania lub przyjmowania walut obcych.

§ 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 jest obowiązana ogłaszać kursy, według których przerachowuje przewoźne, inne należności przewozowe i zaliczenia, wyrażone w obcych walutach, a opłacane w walucie krajowej (kurs przerachowania).

§ 3. Kolej, która przyjmuje zapłatę w obcych walutach, jest obowiązana również ogłaszać kursy, według których przyjmuje te waluty (kurs przyjmowania).

Artykuł 58

Urząd Centralny Przewozów Międzynarodowych Kolejami.

§ 1. W celu ułatwienia i zapewnienia wykonywania niniejszej konwencji ustanawia się Urząd Centralny Przewozów Międzynarodowych Kolejami, który ma następujące zadania:

a) przyjmowanie zawiadomień od każdego z Umawiających się Państw i każdej zainteresowanej kolei oraz podawanie ich do wiadomości innym Państwom i kolejom;

b) zbieranie, zestawianie i ogłaszanie wszelkiego rodzaju wiadomości mających znaczenie dla przewozów międzynarodowych;

c) ułatwianie stosunków finansowych między kolejami, wynikających z przewozów międzynarodowych, jak również ułatwianie ściągania zaległych należności oraz umacnianie w tym zakresie 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, przez ofiarowanie swych dobrych usług lub swego pośrednictwa albo w inny sposób w celu regulowania sporów między wymienionymi Państwami lub przedsiębiorstwami, dotyczących interpretacji lub stosowania konwencji;

e) wydawanie na żądanie zainteresowanych stron — Państw, przedsiębiorstw przewozowych lub użytkowników — opinii w sporach dotyczących interpretacji lub stosowania konwencji;

f) współpracę w regulowaniu w drodze arbitrażu sporów, dotyczących interpretacji lub stosowania konwencji;

g) zajmowanie się wnioskami w sprawie zmian niniejszej konwencji oraz występowanie w stosownych wypadkach z propozycjami w sprawie zwołania Konferencji przewidzianych w artykule 69.

§ 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 działalności Urzędu i nadzoru nad nim.

Artykuł 59

Lista linii podległych konwencji.

§ 1. Urząd Centralny przewidziany w artykule 58 jest obowiązany założyć, prowadzić na bieżąco i ogłaszać listę linii podległych niniejszej konwencji. W tym celu otrzymuje on od Umawiających się Państw zawiadomienia dotyczące wpisania 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 podlega skreśleniu.

§ 4. Otrzymanie z Urzędu Centralnego zawiadomienia o dokonanym skreśleniu uprawnia niezwłocznie każdą kolej do przerwania ze skreśloną linią wszelkich stosunków wynikających z przewozu międzynarodowego, oprócz przewozów rozpoczętych, które powinny być całkowicie wykonane.

Artykuł 60

Postanowienia szczególne dotyczące niektórych przewozów. Postanowienia dodatkowe.

§ 1. W odniesieniu do przewozu wagonów prywatnych obowiązują postanowienia załącznika IV.

§ 2. W odniesieniu do przewozu pojemników (kontenerów) obowiązują postanowienia załącznika V.

§ 3. W odniesieniu do przewozu przesyłek ekspresowych koleje mogą, przez zamieszczenie odpowiednich przepisów w ich taryfach, uzgodnić pewne szczególne postanowienia, zgodne z załącznikiem VI.

§ 4. W odniesieniu do niżej wymienionych przesyłek:

a) przesyłek przewożonych z zastosowaniem zwykłych dokumentów przewozowych,

b) przesyłek wydawanych tylko za zwrotem wtórnika listu przewozowego,

c) przesyłek czasopism,

d) przesyłek towarów przeznaczonych na targi i wystawy,

e) przesyłek przyborów ładunkowych oraz środków chroniących przewożone towary od ciepła i zimna,

f) przesyłek przewożonych z zastosowaniem listów przewozowych, które nie służą jako dokument obliczeniowy i rozrachunkowy,

dwa lub więcej Umawiających się Państw w drodze specjalnych umów lub koleje przez zamieszczenie specjalnych przepisów w ich taryfach mogą uzgodnić określone warunki odpowiednie dla tych przesyłek, odbiegające od niniejszej konwencji.

§ 5. 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 przewidzianej w ustawach i przepisach każdego Państwa; postanowienia te nie powinny wprowadzać odchyłeń od niniejszej konwencji.

O wprowadzeniu ich w życie zawiadamia się Urząd Centralny.

Artykuł 61

Regulowanie sporów w drodze arbitrażu.

§ 1. Spory, które nie mogą być uregulowane przez same strony, dotyczące interpretacji lub stosowania konwencji jako prawa krajowego lub jako prawa umownego, jak również dotyczące postanowień dodatkowych, wydanych przez poszczególne Umawiające się Państwa, oraz

umów specjalnych, przewidzianych w artykule 60 § 4, mogą być na żądanie stron przedstawione sądom arbitrażowym, których skład i postępowanie uregulowane są w załączniku VII do niniejszej konwencji.

§ 2. Jednakże w razie sporu między Państwami postanowienia załącznika VII nie wiążą stron, które mogą według swego uznania określić skład sądu arbitrażowego i postępowanie arbitrażowe.

§ 3. Na żądanie stron postępowanie arbitrażowe może być wszczęte:

a) z zastrzeżeniem regulowania sporów na podstawie innych przepisów prawnych:

1° w sporach między Umawiającymi się Państwami,

2° w sporach między Umawiającymi się Państwami z jednej strony, a Państwami nie będącymi stronami konwencji z drugiej strony,

3° w sporach między Państwami nie będącymi stronami konwencji,

pod warunkiem, że w dwóch ostatnich wypadkach konwencję stosuje się jako prawo krajowe lub umowne;

b) w sporach między przedsiębiorstwami przewozowymi;

c) w sporach między przedsiębiorstwami przewozowymi a użytkownikami;

d) w sporach między użytkownikami.

§ 4. Wszczęcie postępowania arbitrażowego powoduje zawieszenie lub przerwanie biegu przedawnienia roszczenia spornego z takimi samymi skutkami, jak wytoczenie powództwa przez sąd powszechny.

§ 5. Orzeczenia wydane przez sądy arbitrażowe w stosunku do przedsiębiorstw przewozowych lub użytkowników podlegają wykonaniu w każdym z Umawiających się Państw natychmiast po dopełnieniu formalności nakazanych w Państwie, w którym wykonanie powinno nastąpić.

TYTUŁ V

POSTANOWIENIA WYJĄTKOWE

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 Państwo będzie mogło w drodze postanowień zamieszczonych w taryfach lub w drodze zarządzeń władzy państwowej, takich jak upoważnienia ogólne lub udzielane każdorazowo zarządom kolejowym, odstępować od postanowień artykułów 17, 19 i 21 konwencji, ustalając w odniesieniu do określonych komunikacji:

a) że należności za przewóz przesyłek wysyłanych z tego Państwa muszą być opłacane przez nadawcę:

1° do jego granic

2° albo co najmniej do jego granic;

b) że należności za przewóz przesyłek przeznaczonych do tego Państwa muszą być opłacane przez nadawcę:

1° co najmniej do jego granic, chyba że Państwo, z którego wysłała się przesyłka, było zmuszone wprowadzić ograniczenie, o którym mowa pod a) 1°,

2° albo 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 określonej wysokości;

d) że nadawca nie będzie mógł zmienić umowy przewozu, jeżeli chodzi o kraj przeznaczenia, opłacenie należności przewozowych i zaliczenie.

§ 2. Pod tymi samymi warunkami Państwa mogą w drodze upoważnień ogólnych lub każdorazowo udzielonych zarządom kolejowym odstępować w ich wzajemnych stosunkach od postanowień artykułów 17, 19, 21 i 22 konwencji przez ustalenie, że:

a) przepisy o opłacaniu należności przewozowych będą specjalnie ustalone w porozumieniu zawartym między kolejami zainteresowanymi tymi przepisami.

Przepisy te nie będą mogły ustalać nie przewidzianych w artykule 17 zasad opłacania należności przewozowych;

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 wchodzi w życie najwcześniej po upływie ośmiu dni od daty pisma, którym Urząd Centralny zawiadomił o nich inne Państwa.

Zarządzenia wymienione w § 2 wchodzi w życie najwcześniej po upływie dwóch dni, licząc od dnia ogłoszenia ich w zainteresowanych Państwach.

§ 4. Wymienione zarządzenia nie będą miały zastosowania do przesyłek znajdujących się w drodze.

Artykuł 63

Odpowiedzialność w komunikacji kolejowo-morskiej.

§ 1. Przy przewozach kolejowo-morskich liniami, o których mowa w artykule 2 § 1, każde Państwo może, żądając zamieszczenia odpowiedniego zapisu w liście linii podległych konwencji, uzupełnić przyczyny uzasadniające zwolnienie od odpowiedzialności, przewidziane w artykule 27, ogółem niżej podanych przyczyn.

Przewoźnik może jednak powołać się na nie tylko wtedy, gdy udowodni, że zaginięcie, uszkodzenie lub przekroczenie terminu dostawy powstało podczas przewozu morzem od chwili załadowania towaru na statek aż do chwili wyładowania towaru ze statku.

Przyczyny te, uzasadniające zwolnienie od odpowiedzialności, są następujące:

a) działanie, niedbalstwo lub zaniedbanie kapitana, załogi, pilota albo pracowników 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 należytej obsady załogi, należytego urządzenia i zaopatrzenia lub też o przystosowanie i utrzymanie w dobrym stanie wszystkich części statku, przeznaczonych do załadowania towaru, tak aby były zdadne do przyjęcia, przewozu i zabezpieczenia towaru;

c) pożar, jeżeli przewoźnik udowodni, że nie został on spowodowany wskutek jego działości lub winy ani

wskutek działalności lub winy kapitana, załogi, pilota lub pracowników przewoźnika;

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 za zgodą nadawcy, wyrażoną w liście przewozowym, towar umieszczono na pokładzie i nie przewozi się go w wagonie kolejowym.

Powyższe przyczyny uzasadniające zwolnienie od odpowiedzialności nie uchylają ani nie zmniejszają w niczym ogólnych obowiązków przewoźnika, a w szczególności jego obowiązku należytej troski o utrzymanie statku w stanie zdatnym do żeglugi, o zapewnienie należytej obsady załogi, urządzenia i zaopatrzenia lub też o przystosowanie i utrzymanie w dobrym stanie wszystkich części statku, przeznaczonych do załadowania towaru, tak aby były zdadne do przyjęcia przewozu i zabezpieczenia towaru.

Przewoźnik, powołujący się na powyższe przyczyny uzasadniające zwolnienie od odpowiedzialności, jest jednak odpowiedzialny, jeżeli uprawniony udowodni, że przekroczenie terminu dostawy, zaginięcie lub uszkodzenie towaru powstało z winy przewoźnika, kapitana załogi, pilota lub pracowników przewoźnika zachodzącej w innych wypadkach niż przewidziane pod literą a).

§ 2. Jeżeli ta sama linia morska jest obsługiwana przez kilka przedsiębiorstw wpisanych na listę wskazaną w artykule 1, w stosunku do wszystkich tych przedsiębiorstw stosuje się ten sam system odpowiedzialności.

Ponadto jeżeli przedsiębiorstwa te wpisano na listę na żądanie kilku Państw, w sprawie przyjęcia tego systemu powinno być zawarte porozumienie między tymi Państwami.

§ 3. O zarządzeniach wydanych na podstawie niniejszego artykułu zawiadamia się Urząd Centralny. Wejdą one w życie najwcześniej po upływie trzydziestu dni od daty pisma, w którym Urząd Centralny zawiadomił o nich inne Państwa.

Wymienione zarządzenia nie będą miały zastosowania do przesyłek znajdujących się w drodze.

Artykuł 64

Odpowiedzialność w razie wypadków nuklearnych.

Kolej jest zwolniona od odpowiedzialności ciężącej na niej na podstawie niniejszej konwencji, jeżeli szkoda powstała wskutek wypadku nuklearnego i jeżeli według przepisów szczególnych o odpowiedzialności w dziedzinie energii nuklearnej, obowiązujących w Umawiającym się Państwie, eksploatujący urządzenia nuklearne lub inna osoba mu podległa odpowiada za tę szkodę.

TYTUŁ VI

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

Artykuł 65

Podpisanie.

Niniejsza konwencja, której załączniki stanowią jej część integralną, pozostaje otwarta do podpisu do dnia

30 kwietnia 1970 roku dla dotychczasowych Umawiających się Państw oraz Państw zaproszonych do udziału w zwyczajnej Konferencji rewizyjnej.

Artykuł 66

Ratyfikacja. Wejście w życie.

Niniejsza konwencja podlega ratyfikacji, a dokumenty ratyfikacyjne zostaną złożone możliwie najszybciej Rządowi Szwajcarskiemu.

Z chwilą ratyfikacji konwencji przez piętnaście Państw lub najpóźniej po upływie roku od jej podpisania Rząd Szwajcarski porozumie się z zainteresowanymi Rządami w celu zbadania, wraz z nimi, możliwości wprowadzenia konwencji 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 co najmniej 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.

§ 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 zobowiązań 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 po upływie tego okresu, powinno co najmniej na rok przedtem zawiadomić o swym zamiarze Rząd Szwajcarski, który zawiadamia o tym wszystkie Umawiające się Państwa.

W razie braku zawiadomienia we wskazanym terminie zobowiązanie przedłuża się z mocy samego prawa na okres trzyletni i następnie na dalsze okresy trzyletnie, jeżeli nie zostanie dokonane wypowiedzenie co najmniej na rok przed dniem 31 grudnia ostatniego roku kończącego jeden z trzechletnich okresów.

§ 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 nie wypowiedzą konwencji 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 po pięciu latach od wejścia jej w życie.

Konferencję zwołuje się przed tym terminem, jeżeli zażąda tego co najmniej jedna trzecia Umawiających się Państw.

Za zgodą większości Umawiających się Państw Rząd Szwajcarski zaprasza także Państwa nie będące umawiającymi się stronami.

Za zgodą większości Umawiających się Państw Urząd Centralny zaprasza do udziału w Konferencji przedstawicieli:

- a) międzynarodowych organizacji rządowych, właściwych w sprawach transportu;
- b) międzynarodowych organizacji pozarządowych, zajmujących się transportem.

Udział w obradach delegacji Państw nie będących Umawiającymi się Stronami, jak również organizacji międzynarodowych wymienionych w ustępie czwartym, będzie regulowany dla każdej Konferencji w regulaminie obrad.

Za zgodą większości Rządów Umawiających się Państw Urząd Centralny może przed zwyczajnymi i nadzwyczajnymi Konferencjami rewizyjnymi zwoływać Komisje w celu wstępnego zbadania wniosków rewizyjnych. Postanowienia załącznika III stosuje się analogicznie do tych Komisji; postanowienia artykułu 6 tego załącznika dotyczące Komisji Rewizyjnej stosuje się także do Komisji dla wstępnego zbadania wniosków.

§ 2. Wejście w życie nowej konwencji w wyniku Konferencji rewizyjnej powoduje uchylenie poprzedniej konwencji wraz z załącznikami 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, 7 (z wyjątkiem § 1), 8 (z wyjątkiem § 1), 10 (z wyjątkiem § 6 ustęp drugi), 11, 12 (z wyjątkiem § 4), 13, 14 (z wyjątkiem § 2 ustęp drugi), 15 (z wyjątkiem § 1 ustęp pierwszy), 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 30, 35, 36, 41, 48, 49, 50, 53, 60 (z wyjątkiem § 5) oraz załączniki VI i VII mogą być zmieniane przez Komisję Rewizyjną. Organizację i działalność tej Komisji określa załącznik III do niniejszej konwencji.

Uchwały Komisji Rewizyjnej są niezwłocznie podawane do wiadomości Rządom Umawiających się Państw za pośrednictwem Urzędu Centralnego. Uważa się je za przyjęte, jeżeli w ciągu czterech miesięcy od dnia zawiadomienia o nich co najmniej pięć Rządów nie zgłosi sprzeciwu. Uchwały te wchodzi w życie pierwszego dnia ósmego miesiąca po miesiącu, w którym Urząd Centralny zawiadomił o ich przyjęciu Rządy Umawiających się Państw. Urząd Centralny określa ten dzień w zawiadomieniu o przyjęciu uchwał.

§ 4. W celu zmiany:

a) Regulaminu międzynarodowego przewozu kolejną towarów niebezpiecznych (załącznik I),

b) Regulaminu międzynarodowego przewozu wagonów prywatnych (załącznik IV) oraz

c) Regulaminu międzynarodowego przewozu pojemników (kontenerów) (załącznik V),

są ustanowione komisje rzeczoznawców, których organizację i działalność reguluje statut stanowiący załącznik III do niniejszej konwencji.

Uchwały Komisji Rzeczoznawców są niezwłocznie podawane do wiadomości Rządom Umawiających się Państw za pośrednictwem Urzędu Centralnego. Uchwały te uważa się za przyjęte, jeżeli w ciągu czterech miesięcy od dnia zawiadomienia co najmniej pięć Rządów nie zgłosi sprzeciwu. Uchwały wchodzi w życie pierwszego dnia ósmego miesiąca następującego po miesiącu, w którym Urząd Centralny zawiadomił o ich przyjęciu Rządy Umawiających się Państw. Urząd Centralny określa ten dzień w zawiadomieniu o przyjęciu uchwał.

Artykuł 70

Texty konwencji. Tłumaczenia urzędowe.

Niniejsza konwencja została zawarta i podpisana w języku francuskim, stosownie do przyjętego zwyczaju dyplomatycznego.

Do tekstu francuskiego dołączono teksty w językach niemieckim, angielskim, włoskim i arabskim, stanowiące urzędowe tłumaczenia.

W razie rozbieżności miarodajny jest 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 siódmego lutego tysiąc dziewięćset siedemdziesiątego roku, w jednym egzemplarzu, który zostanie złożony w archiwach Konfederacji Szwajcarskiej i którego uwierzytelniony odpis będzie przekazany każdej ze Stron.

Załącznik I
(Artykuły 3 i 4)

REGULAMIN MIĘDZYNARODOWY
PRZEWOZU KOLEJAMI TOWARÓW
NIEBEZPIECZNYCH (RID)

(wydanie oddzielne)

REGULAMIN URZĘDU CENTRALNEGO PRZEWOZÓW MIĘDZYNARODOWYCH KOLEJAMI (OCTI)**Artykuł 1**

§ 1. Urząd Centralny Przewozów Międzynarodowych Kolejami (OCTI) ma siedzibę w Bernie, pod opieką Rządu Szwajcarskiego.

Kontrola jego działalności zarówno w dziedzinie administracyjnej, jak i finansowej, jest wykonywana w ramach ustalonych w postanowieniach artykułu 58 konwencji i powierzona Komitetowi Administracyjnemu.

W tym celu Komitet Administracyjny:

a) czuwa nad właściwym stosowaniem przez Urząd Centralny konwencji oraz innych tekstów, będących wynikiem Konferencji Rewizyjnych, a w razie potrzeby zaleca środki właściwe do ułatwienia stosowania tych konwencji i tekstów;

b) wydaje uzasadnione opinie w sprawach, które mogą dotyczyć działalności Urzędu Centralnego, przedstawionych mu przez jedno z Umawiających się Państw lub dyrektora Urzędu.

§ 2. a) Komitet Administracyjny zbiera się w Bernie. Składa się on z jedenastu członków, wybranych spośród Umawiających się Państw.

b) Konfederacja Szwajcarska posiada stałe miejsce w Komitecie i przewodniczy mu. Inne Państwa członkowskie są mianowane na pięć lat. Konferencja dyplomatyczna wyznacza na każdy okres pięcioletni na wniosek urzędującego Komitetu Administracyjnego skład Komitetu Administracyjnego, uwzględniając słuszny podział geograficzny.

c) Jeżeli wśród Państw członkowskich jest wolne miejsce, Komitet Administracyjny wyznacza sam inne Umawiające się Państwo do zajęcia tego miejsca.

d) Każde Państwo członkowskie wyznacza do Komitetu Administracyjnego, jako swego delegata, odpowiednią osobę posiadającą kwalifikacje wynikające z jej doświadczenia w problematyce przewozów międzynarodowych.

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 przynajmniej trzy Państwa członkowskie tego zażądata.

Sekretariat Komitetu Administracyjnego jest prowadzony przez Urząd Centralny.

Protokoły z posiedzeń Komitetu Administracyjnego wysyła się do wszystkich Umawiających się Państw.

f) Funkcje delegata Państwa członkowskiego są bezpłatne i związane z tym koszty podróży ponosi to Państwo.

§ 3. a) Komitet Administracyjny ustala regulamin dotyczący organizacji, działania oraz statutu personelu Urzędu Centralnego.

b) Komitet Administracyjny mianuje dyrektora generalnego, wicedyrektora generalnego, radców i zastępców radców Urzędu Centralnego; Rząd Szwajcarski przedstawia mu propozycje co do mianowania dyrektora generalnego i wicedyrektora generalnego. Przy tych nominacjach

Komitet Administracyjny bierze szczególnie pod uwagę przydatność kandydatów i słuszny podział geograficzny.

c) Komitet Administracyjny zatwierdza roczny budżet Urzędu Centralnego, z uwzględnieniem postanowień poniższego artykułu 2, jak również roczne sprawozdanie z działalności.

Kontrolę rachunków Urzędu Centralnego, obejmującą jedynie sprawdzenie zgodności ksiąg i dowodów rachunkowych w ramach budżetu, wykonuje Rząd Szwajcarski. Rząd ten przekazuje powyższe rachunki wraz ze sprawozdaniem Komitetowi Administracyjnemu.

Wraz ze sprawozdaniem z działalności Urzędu Centralnego i rocznym zestawieniem rachunków Komitet Administracyjny podaje do wiadomości Umawiających się Państw decyzje, rezolucje i zalecenia, do których sformułowania jest powołany.

d) Komitet Administracyjny przedstawia każdej Konferencji dyplomatycznej, do której należy ustalenie jego składu, 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 stosuje się konwencję. Jednakże linie żeglugi wodnej uczestniczą w kosztach tylko w stosunku do połowy swojej długości. Udział każdego Państwa w kosztach nie może przewyższać kwoty ustalonej za kilometr. Na wniosek urzędującego Komitetu Administracyjnego udział ten ustala na każdy okres pięcioletni Konferencja dyplomatyczna, do której należy, zgodnie z postanowieniami artykułu 1 § 2 b) niniejszego regulaminu, ustalenie składu Komitetu Administracyjnego na ten sam okres. Wyjątkowo udział ten może być, po uzgodnieniu między zainteresowanymi 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 za kilometr ustala na każdy rok budżetowy Komitet Administracyjny po zasięgnięciu opinii 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, przesyłając Umawiającym się Państwom roczne sprawozdanie z działalności i roczne zestawienie rachunkowe, wzywa je do zapłacenia przypadających na nie udziałów w kosztach za ubiegły rok budżetowy. Państwo, które nie zapłaci swego udziału do dnia 1 października, wzywa się do tego powtórnie. Jeżeli wezwanie to nie odniesie skutku, Urząd Centralny ponawia je na początku roku następnego przy przesyłaniu sprawozdania ze swej działalności za ubiegły rok budżetowy. Jeżeli do dnia 1 lipca następnego roku również to wezwanie nie odniesie skutku, występuje się po raz czwarty do Państwa zalegającego z zapłatą o zapłacenie obu przypadających płatności rocznych. Gdy także 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 woli wystąpienia z konwencji. Jeżeli przed 31 grudnia ostatnie zawiadomienie 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 przewozów międzynarodowych.

§ 3. Nie pobrane kwoty 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, księguje się na specjalne konto w ciężar pozostałych Umawiających się Państw proporcjonalnie do liczby kilometrów linii, do których miała zastosowanie konwencja w czasie zarachowania, a każde Umawiające się Państwo uczestniczy w pokryciu tej części niedoboru w takim zakresie, w jakim w ciągu dwuletniego okresu, zakończonego wystąpieniem Państwa nie płacącego, należało razem z nim do konwencji.

§ 4. Państwo, którego linie wykreślono na warunkach wskazanych wyżej w § 2, może spowodować ponowne dopuszczenie ich do przewozów międzynarodowych dopiero po uprzednim zapłaceniu sum, które należą się od niego za odnośne lata wraz z odsetkami w wysokości pięć % w stosunku rocznym, licząc od upływu szóstego miesiąca po dniu, w którym Urząd Centralny wezwał to Państwo po raz pierwszy do zapłacenia przypadającego na nie udziału w kosztach.

Artykuł 3

§ 1. Urząd Centralny wydaje miesięcznik zawierający wiadomości potrzebne do stosowania konwencji, w szczególności zawiadomienia dotyczące listy linii kolejowych i innych przedsiębiorstw oraz dotyczące przedmiotów wyłączonych od przewozu lub przyjmowanych warunkowo, a także opracowania, których ogłoszenie w nim uzna za pożyteczne.

§ 2. Miesięcznik jest wydawany w językach francuskim i niemieckim. Jeden egzemplarz miesięcznika jest wysyłany bezpłatnie każdemu z Umawiających się Państw, jak również każdemu z zainteresowanych zarządów. Za dalsze zażądane egzemplarze płaci się według ceny ustalonej przez Urząd Centralny.

Artykuł 4

§ 1. Wykazy i wierzytelności z tytułu nie opłaconych przewozów międzynarodowych mogą być przedstawione Urzędowi Centralnemu przez przedsiębiorstwo będące wierzycielem, aby ułatwić on 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 VII).

§ 3. Jeżeli Urząd Centralny uważa, że suma w całości lub w części stanowi rzeczywiście dług, może on orzec, po zasięgnięciu opinii rzeczoznawcy, że przedsiębiorstwo przewozowe będące dłużnikiem ma wpłacić do Urzędu Centralnego dług w całości lub w części; 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 VII).

§ 4. Jeżeli w ciągu dwóch tygodni przedsiębiorstwo przewozowe nie zastosuje się do wezwania Urzędu Centralnego, otrzymuje ono ponownie wezwanie ze wskazaniem skutków jego odmowy.

§ 5. Po upływie dziesięciu dni od ponownego wezwania, jeżeli nie odniosło ono skutku, Urząd Centralny przesyła Umawiającemu się Państwu któremu podlega dane przedsiębiorstwo przewozowe, umotywowane zawiadomienie wzywające to Państwo do wskazania środków, jakie należy podjąć, a w szczególności badania, czy linie przedsiębiorstwa przewozowego będącego dłużnikiem należy pozostawić na liście.

§ 6. Jeżeli Umawiające się Państwo, któremu podlega przedsiębiorstwo przewozowe będące dłużnikiem, oświadczy, że pomimo niezapłacenia nie uważa, że przedsiębiorstwo to należy wykreślić z listy, lub jeżeli przez sześć tygodni zawiadomienie Urzędu Centralnego pozostawi bez odpowiedzi, uważa się z mocy prawa, że Państwo to przyjmuje na siebie gwarancję wypłacalności danego przedsiębiorstwa w odniesieniu do należności wynikających 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 III
(Artykuł 69 §§ 3 i 4)

STATUT KOMISJI REWIZYJNEJ I KOMISJI RZECZOZNAWCÓW

Artykuł 1

Wnioski dotyczące spraw należących do właściwości Komisji Rządu Umawiających się Państw zgłaszają Urzędowi Centralnemu Przewozów Międzynarodowych Kolejami, który podaje je niezwłocznie do wiadomości innym Umawiającym się Państwom.

Artykuł 2

Urząd Centralny zwołuje sesje Komisji w każdym wypadku, gdy zajdzie tego potrzeba, lub na żądanie co najmniej pięciu Umawiających się Państw.

O sesjach Komisji zawiadamia się wszystkie Umawiające się Państwa z dwumiesięcznym wyprzedzeniem.

W zawiadomieniu powinny być dokładnie wskazane sprawy, których zamieszczenia w porządku dziennym zażądano.

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 wykonuje czynności sekretariatu Komisji.

Dyrektor generalny Urzędu Centralnego lub jego przedstawiciel bierze udział w sesjach 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 będących Umawiającymi się Stronami,
- b) międzynarodowych organizacji rządowych właściwych w sprawach transportu, pod warunkiem wzajemności,
- c) międzynarodowych organizacji pozarządowych zajmujących się transportem, pod warunkiem wzajemności.

Artykuł 6

Komisja Rewizyjna może prawomocnie obradować, jeżeli jest reprezentowana połowa Umawiających się Państw. Komisje Rzecznawców mogą prawomocnie obradować, jeżeli jest reprezentowana jedna trzecia Umawiających się Państw.

Artykuł 7

Komisje wyznaczają na każdą sesję przewodniczącego i jednego lub dwu zastępców przewodniczącego.

Artykuł 8

Obrady są prowadzone w języku francuskim i niemieckim. Wystąpienia członków Komisji są tłumaczone natychmiast ustnie w streszczeniu. Wnioski i zawiadomienia przewodniczącego są tłumaczone w całości.

Artykuł 9

Głosowanie odbywa się delegacjami, a na żądanie za wywołaniem imiennym; każda delegacja Umawiającego się Państwa reprezentowanego na posiedzeniu ma prawo do jednego głosu.

Wniosek uważa się za przyjęty, jeżeli liczba głosów za wnioskiem:

- a) jest równa co najmniej jednej trzeciej liczby Państw, reprezentowanych w Komisji,
- b) jest wyższa od liczby głosów przeciwnych.

Artykuł 10

Protokoły z posiedzeń zawierają streszczenia obrad w obydwu językach.

Wnioski i uchwały powinny być zamieszczone w protokołach w obydwu językach w dosłownym brzmieniu. W razie rozbieżności między tekstem francuskim i tekstem niemieckim protokołu w zakresie dotyczącym uchwał, rozstrzyga tekst francuski.

Protokoły doręczą się członkom możliwie jak najszybciej.

Jeżeli protokoły nie mogą być przyjęte w czasie trwania sesji, członkowie dostarczają sekretariatowi w stosownym czasie ewentualne poprawki.

Artykuł 11

W celu 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 tym do podkomisji stosuje się odpowiednio postanowienia artykułów 1 do 5 oraz 8 do 10.

Załącznik IV
(Artykuł 60 § 1)

REGULAMIN MIĘDZYNARODOWY PRZEWOZU WAGONÓW PRYWATNYCH (RIP)

(Wydanie oddzielne)

Załącznik V
(Artykuł 60 § 1)

REGULAMIN MIĘDZYNARODOWY PRZEWOZU POJEMNIKÓW (KONTENERÓW) (RICO)

(Wydanie oddzielne)

Załącznik VI
(Artykuł 60 § 3)

REGULAMIN MIĘDZYNARODOWY PRZEWOZU PRZESYŁEK EKSPRESOWYCH (RIEx)

§ 1. Za przesyłki ekspresowe uważa się tylko te przesyłki, których zawartość stanowią towary przewożone w sposób specjalnie szybki na warunkach taryfy międzynarodowej.

Do przewozu 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 lub wymienione w specjalnych umowach, zawartych w myśl postanowień artykułu 4 § 2 konwencji, dopuszcza się do przewozu jako przesyłki ekspresowe tylko wówczas, gdy taki sposób przewozu jest wyraźnie przewidziany w powyższym załączniku lub umowach. Taryfy ustalają, czy inne towary mogą być również wyłączone od przewozu lub dopuszczone do przewozu warunkowo.

§ 3. Przesyłki ekspresowe mogą być nadawane do przewozu na podstawie innego dokumentu przewozowego niż list przewozowy przewidziany w artykule 6 § 1 niniejszej konwencji. Formularz, który ma być używany, oraz dane, jakie muszą lub mogą być w nim zamieszczone, określa taryfa. W każdym wypadku dokument ten musi zawierać następujące dane:

- a) określenie stacji nadania i przeznaczenia;
- b) nazwisko i adres nadawcy i odbiorcy;

c) liczbę sztuk, opis opakowania i określenie rodzaju towarów;

d) wymienienie dokumentów załączonych dla załatwienia 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 te lub oświadczenia są niezgodne z rzeczywistością, nieścisłe lub niedostateczne.

§ 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 niż wymienione powyżej; nie mogą one jednak wprowadzać odchyień od postanowień artykułów 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33 i 37 do 47 włącznie.

Jeżeli powyższe przepisy i przepisy zawarte w taryfach nie stanowią inaczej, przy przewozie przesyłek ekspresowych stosuje się postanowienia niniejszej konwencji.

Załącznik VII
(Artykuł 61)

REGULAMIN ARBITRAŻU

Artykuł 1

Liczba arbitrów.

Sądy arbitrażowe ustanowione w celu rozpoznania innych sporów niż spory między Państwami będą składać się z jednego, trzech lub pięciu arbitrów, zależnie od warunków umowy kompromisowej.

Artykuł 2

Wybór arbitrów.

§ 1. Listę arbitrów ustala się z góry. Każde Umawiające się Państwo może wyznaczyć najwyżej dwóch swoich obywateli, będących specjalistami w zakresie międzynarodowego prawa przewozowego, w celu wpisania ich na listę arbitrów, sporządzoną i utrzymywaną w stanie aktualnym przez Rząd Szwajcarski.

§ 2. Jeżeli umowa kompromisowa przewiduje jednego arbitra, wybór tego arbitra przez strony następuje za wspólną zgodą.

Jeżeli umowa kompromisowa przewiduje trzech lub pięciu arbitrów, każda ze stron wybiera jednego lub dwóch arbitrów, w zależności od danego wypadku.

Arbitrzy wybrani stosownie do poprzedniego ustępu wyznaczają za wspólną zgodą, zależnie od wypadku, 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, zależnie od wypadku, trzeciego lub piątego arbitra, sąd arbitrażowy zostaje uzupełniony arbitrem wyznaczonym, na życzenie Urzędu Centralnego przez przewodniczącego Szwajcarskiego Trybunału Związkowego.

Sąd arbitrażowy składa się z osób wpisanych na listę wymienioną w § 1. Jeżeli jednak umowa kompromisowa przewiduje pięciu arbitrów, każda strona może wybrać jednego arbitra spoza listy.

§ 3. Jedyne arbitry bądź trzeci lub piąty arbitry powinni mieć inną przynależność państwową 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 ustala w szczególności:

- a) przedmiot sporu, określony w sposób możliwie ścisły i jasny;
- b) skład sądu i terminy wyznaczenia arbitra lub arbitrów;
- c) miejsce sądu.

W celu otwarcia postępowania arbitrażowego umowa kompromisowa musi być podana do wiadomości Urzędu Centralnego.

Artykuł 4**Postępowanie.**

Sąd arbitrażowy decyduje sam o swej procedurze, uwzględniając w szczególności następujące postanowienia:

- a) sąd arbitrażowy bada i orzeka w przedstawionej mu sprawie spornej na podstawie danych dostarczonych mu przez strony, przy czym przy wydawaniu orzeczenia nie jest związany wykładnią stron;

b) nie może on przyznać w więcej lub co innego, niż zażądał powód, ani mniej, niż należy się według uznania pozwanego;

c) orzeczenie arbitrażowe, należycie umotywowane, formułuje sąd arbitrażowy i podaje stronom do wiadomości za pośrednictwem Urzędu Centralnego;

d) jeżeli nie ma innych postanowień prawa obowiązującego w siedzibie sądu arbitrażowego, orzeczenie arbitrażowe nie może być kwestionowane, z wyjątkiem jednak rewizji lub unieważnienia.

Artykuł 5**Sekretariat.**

Urząd Centralny pełni czynności sekretariatu sądu arbitrażowego.

Artykuł 6**Koszty.**

Orzeczenie arbitrażowe ustala koszty i wydatki łącznie z wynagrodzeniem arbitrów oraz postanawia, na której ze stron ciąży obowiązek ich zapłacenia lub w jakim stosunku należy podzielić koszty między stronami.

PROTOKÓŁ DODATKOWY

do Konwencji międzynarodowych o przewozie kolejami towarów (CIM) oraz osób i bagażu (CIV), podpisanych w Bernie dnia 7 lutego 1970 roku.

NIŻEJ PODPISANI PEŁNOMOCNICY
zgodzili się na następujące postanowienia:

I.

1° Aby, według prawa Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii, uczynić obowiązującymi dla użytkownika przepisy konwencji z 1970 roku w zakresie dotyczącym linii części terytorialnych Państw, nie będących sygnatariuszami lub Państw, które nie przystąpiły do konwencji, Rząd Zjednoczonego Królestwa, w odchyleniu od postanowień tych konwencji, jest uprawniony w komunikacji ze Zjednoczonym Królestwem do zamieszczania powołania się na niniejszy Protokół dodatkowy w drukowanych formularzach listu przewozowego (CIM), międzynarodowego biletu i kwitu bagażowego (CIV).

2° Biorąc pod uwagę, że w Zjednoczonym Królestwie ustawodawstwo dotyczące transportu nie przewiduje obowiązku ogłaszania taryf ani też jednakowego stosowania ich wobec użytkowników, przyjęto, że:

a) w Zjednoczonym Królestwie nie stosuje się postanowień CIM, które przewidują obowiązek ogłaszania taryf i jednakowego stosowania ich wobec użytkowników,

b) przewoźne i opłaty dodatkowe, do których pobierania jest uprawniona kolej w Zjednoczonym Królestwie, stosuje się w komunikacji międzynarodowej podlegającej CIM.

3° Do czasu sporządzenia i wejścia w życie specjalnego dodatku do Załącznika I do CIM zawierającego przepisy przewidujące odchylenia w odniesieniu do przewozów materiałów niebezpiecznych w komunikacji kolejowo-morskiej między Kontynentem a Zjednoczonym Królestwem, materiały niebezpieczne które będą przewożone na podstawie CIM do lub ze Zjednoczonego Królestwa, powinny odpowiadać przepisom Załącznika I, a ponadto warunkom obowiązującym w Zjednoczonym Królestwie w regulaminach przewozu kolejną i morzem materiałów niebezpiecznych.

II.

1° Aby, według prawa Irlandii, uczynić obowiązującymi dla użytkowników przepisy konwencji z 1970 roku w zakresie dotyczącym linii części terytorialnych Państw, nie będących sygnatariuszami, lub Państw, które nie przystąpiły do konwencji, Rząd Irlandii, w odchyleniu od postanowień tych konwencji, jest uprawniony w komunikacji z Irlandii do zamieszczania powołania się na niniejszy Protokół dodatkowy w drukowanych formularzach listu przewozowego (CIM), międzynarodowego biletu i kwitu bagażowego (CIV).

2° Biorąc pod uwagę, że w Irlandii ustawodawstwo dotyczące transportu nie przewiduje obowiązku ogłaszania taryf ani też jednakowego stosowania ich wobec użytkowników, przyjęto, że:

a) w Irlandii nie stosuje się postanowień CIM, które przewidują obowiązek ogłaszania taryf i jednakowego stosowania ich wobec użytkowników,

b) przewoźne i opłaty dodatkowe, do których pobierania uprawniona jest kolej w Irlandii, stosuje się w komunikacji podlegającej CIM.

3° Do czasu sporządzenia i wejścia w życie specjalnego dodatku do Załącznika I do CIM, zawierającego przepisy przewidujące odchylenia w odniesieniu do przewozów materiałów niebezpiecznych w komunikacji kolejowo-morskiej między Kontynentem a Irlandią, materiały niebezpieczne, które będą przewożone na podstawie CIM do lub z Irlandii, powinny odpowiadać przepisom Załącznika I, a ponadto warunkom obowiązującym w Irlandii w regulaminach przewozu kolejną i morzem materiałów niebezpiecznych.

III.

Postanowienia konwencji CIM i CIV nie mogą mieć pierwszeństwa przed tymi postanowieniami, które pewne Państwa zastosują w komunikacji między sobą, wykonując określone traktaty, jak traktaty dotyczące Europejskiej Wspólnoty Węgla i Stali oraz Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej.

IV.

Protokół niniejszy, uzupełniający konwencje z 1970 roku, pozostaje otwarty do podpisu do dnia 30 kwietnia 1970 roku.

Podlega on ratyfikacji.

Państwa, które nie podpisały niniejszego Protokołu przed tą datą, oraz Państwa uczestniczące w wyżej wymienionych konwencjach na podstawie artykułu 67 CIM i artykułu 62 CIV z 1970 roku mogą przystąpić do niniejszego Protokołu w drodze notyfikacji.

Dokument w sprawie ratyfikacji lub notyfikacji o przystąpieniu należy złożyć Rządowi Szwajcarskiemu.

NA DOWÓD CZEGO, niżej wymienieni Pełnomocnicy, zaopatrzeni w pełnomocnictwa uznane za dobre i sporządzone w należytej formie, podpisali niniejszy Protokół.

SPORZĄDZONO w Bernie, dnia siódmego lutego tysiąc dziewięćset siedemdziesiątego roku, w jednym egzemplarzu, który zostanie złożony w Archiwach Konfederacji Szwajcarskiej i którego uwierzytelniony odpis będzie przekazany każdej ze Stron.