

93 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates X. GP.

26. 4. 1963

Regierungsvorlage

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

Les Plénipotentiaires Soussignés,

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

TITRE PREMIER.

Objet et portée de la Convention.

ARTICLE PREMIER.

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

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

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

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

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

Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM).

Die unterzeichneten Bevollmächtigten

haben in der Erkenntnis der Notwendigkeit, das am 25. Oktober 1952 in Bern unterzeichnete Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr gemäß Art. 67 dieses Übereinkommens zu revidieren, beschlossen, zu diesem Zweck ein neues Übereinkommen abzuschließen, und sind über folgende Artikel übereingekommen:

TITEL I.

Gegenstand und Geltungsbereich des Übereinkommens.

ARTIKEL 1.

Eisenbahnen und Beförderungen, auf die das Übereinkommen Anwendung findet.

§ 1. Unter Vorbehalt der in den folgenden Paragraphen vorgesehenen Ausnahmen findet dieses Übereinkommen Anwendung auf alle Sendungen von Gütern, die mit durchgehendem Frachtbrief zur Beförderung auf einem Wege aufgegeben werden, der die Gebiete mindestens zweier Vertragsstaaten berührt und ausschließlich Strecken umfaßt, die in der nach Artikel 59 aufgestellten Liste verzeichnet sind.

§ 2. Auf Sendungen, deren Versand- und Bestimmungsbahnhof ¹⁾ im Gebiet desselben Staates liegen und die das Gebiet eines anderen Staates nur im Durchgang berühren, findet das Recht des Versandstaates Anwendung:

- a) wenn die Durchgangsstrecken ausschließlich von einer Eisenbahn des Versandstaates betrieben werden;

¹⁾ Unter „Bahnhof“ versteht man auch die Häfen der Schifffahrtslinien und alle für die Ausführung des Beförderungsvertrages geöffneten Stellen der Kraftwagenlinien.

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

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

ARTICLE 2.

Dispositions relatives aux transports mixtes.

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

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

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

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

b) auch dann, wenn die Durchgangsstrecken nicht ausschließlich von einer Eisenbahn des Versandstaates betrieben werden, die beteiligten Eisenbahnen aber Vereinbarungen getroffen haben, nach denen diese Sendungen nicht als international angesehen werden.

§ 3. Auf Sendungen zwischen Bahnhöfen zweier Nachbarstaaten findet, wenn die Beförderungsstrecken ausschließlich von Eisenbahnen des einen dieser Staaten betrieben werden, das Recht dieses Staates Anwendung, sofern der Absender durch die Wahl des Frachtbriefmusters die Anwendung der für den Binnenverkehr dieser Eisenbahnen geltenden Vorschriften beansprucht und die Gesetze und Vorschriften keines der beteiligten Staaten entgegenstehen.

ARTIKEL 2.

Bestimmungen über gemischte Beförderungen.

§ 1. Außer Eisenbahnstrecken können in die in Artikel 1 vorgesehene Liste auch regelmäßig betriebene Kraftwagen- oder Schifffahrtslinien aufgenommen werden, die eine Eisenbahnstrecke ergänzen und auf denen internationale Beförderungen ausgeführt werden; sofern solche Linien mindestens zwei Vertragsstaaten verbinden, können sie jedoch nur mit Zustimmung aller dieser Staaten in die Liste eingetragen werden.

§ 2. Die Unternehmen, die solche Linien betreiben, haben alle Rechte und Pflichten, die den Eisenbahnen durch dieses Übereinkommen übertragen sind, vorbehaltlich der sich aus der Verschiedenheit der Beförderung notwendigerweise ergebenden Abweichungen. Die Abweichungen dürfen sich jedoch nicht auf die Haftungsbestimmungen dieses Übereinkommens beziehen.

§ 3. Jeder Staat, der eine der in § 1 bezeichneten Linien in die Liste aufnehmen lassen will, muß dafür Sorge tragen, daß die in § 2 vorgesehenen Abweichungen in gleicher Weise wie die Tarife veröffentlicht werden.

§ 4. Werden für internationale Beförderungen außer Eisenbahnen auch andere als die in § 1 genannten Beförderungsdienste in Anspruch genommen, so können die Eisenbahnen, um den Besonderheiten jeder Beförderungsart Rechnung zu tragen, mit den beteiligten Unternehmen tarifarische Bestimmungen vereinbaren, die solche Beförderungen einer von diesem Übereinkommen abweichenden rechtlichen Regelung unterstellen. Sie können in diesem Falle eine andere als die in diesem Übereinkommen vorgesehene Beförderungsurkunde vorschreiben.

ARTICLE 3.

Objets exclus du transport.

Sont exclus du transport:

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

ARTICLE 4.

Objets admis au transport sous certaines conditions.

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

- a) les matières et objets désignés dans l'Annexe I à la présente Convention sont admis sous les conditions qui y sont fixées;
- b) les transports funéraires sont admis sous les conditions suivantes:
 - 1° le transport est effectué en grande vitesse, sous la garde d'une personne qui l'accompagne, à moins que la dispense d'escorte ne soit admise sur tous les chemins de fer participant au transport;
 - 2° les frais doivent être payés par l'expéditeur;
 - 3° le transport est soumis aux lois et règlements de chaque Etat, à moins qu'il ne soit réglé par des Conventions spéciales entre plusieurs Etats;
- c) les véhicules de chemins de fer roulant sur leurs propres roues sont admis, à la condition qu'un chemin de fer vérifie qu'ils sont en état de circuler et l'atteste par une inscription sur le véhicule ou par un certificat spécial; les locomotives, tenders et automotrices doivent en outre être accompagnés d'un agent fourni par l'expéditeur, compétent notamment pour assurer le graissage;

les véhicules de chemins de fer roulant sur leurs propres roues, autres que les loco-

ARTIKEL 3.

Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände.

Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

- a) Gegenstände, die auch nur in einem der an der Beförderung beteiligten Staaten dem Postzwang unterworfen sind;
- b) Gegenstände, die sich wegen ihres Umfangs, ihres Gewichtes oder ihrer Beschaffenheit mit Rücksicht auf die Anlagen oder Betriebsmittel auch nur einer der beteiligten Eisenbahnen zur Beförderung nicht eignen;
- c) Gegenstände, deren Beförderung auch nur in einem der beteiligten Staaten verboten ist;
- d) Stoffe und Gegenstände, die nach der Anlage I zu diesem Übereinkommen von der Beförderung ausgeschlossen sind, vorbehaltlich der in Artikel 4 § 2 vorgesehenen Abweichungen.

ARTIKEL 4.

Bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände.

§ 1. Die nachstehend genannten Gegenstände werden unter folgenden Bedingungen zur Beförderung zugelassen:

- a) die in der Anlage I zu diesem Übereinkommen bezeichneten Stoffe und Gegenstände unter den dort angegebenen Bedingungen;
- b) Leichensendungen unter folgenden Bedingungen:
 1. sie müssen als Eilgut unter der Obhut eines Begleiters befördert werden, wenn nicht die Aufgabe ohne Begleitung auf allen an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen gestattet ist;
 2. die Kosten sind durch den Absender zu bezahlen;
 3. die Beförderung unterliegt den in jedem Staate geltenden Gesetzen und Vorschriften, soweit sie nicht durch besondere Abkommen zwischen mehreren Staaten geregelt ist;
- c) Eisenbahnfahrzeuge, die auf eigenen Rädern rollen, unter der Bedingung, daß eine Eisenbahn deren Lauffähigkeit feststellt und dies durch eine Aufschrift auf dem Fahrzeug oder durch ein besonderes Zeugnis bescheinigt; Lokomotiven, Tender und Triebwagen müssen außerdem von einem sachkundigen Beauftragten des Absenders begleitet werden, der sie insbesondere zu schmieren hat;

anderen auf eigenen Rädern rollenden Eisenbahnfahrzeugen als Lokomotiven, Ten-

motives, tenders et automotrices, peuvent être accompagnés d'un convoyeur; celui-ci assure notamment le graissage. Si l'expéditeur entend user de cette faculté, il doit en faire mention dans la lettre de voiture;

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

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

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

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

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

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

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

dern und Triebwagen kann ein Begleiter beigegeben werden, der insbesondere das Schmieren zu besorgen hat. Will der Absender von dieser Möglichkeit Gebrauch machen, so hat er dies im Frachtbrief anzugeben;

d) lebende Tiere unter folgenden Bedingungen:

1. den Sendungen lebender Tiere muß ein vom Absender gestellter Begleiter beigegeben werden, sofern es sich nicht um kleine Tiere handelt, die in gut verschlossenen Käfigen, Kisten, Körben usw. zur Beförderung aufgegeben werden. Die Begleitung ist jedoch nicht erforderlich, wenn in den internationalen Tarifen oder in den Vereinbarungen der Eisenbahnen Ausnahmen vorgesehen sind. Der Absender hat im Frachtbrief die Anzahl der Begleiter anzugeben oder, wenn die Sendungen nicht begleitet werden, zu vermerken: „Ohne Begleiter“;

2. der Absender hat die viehseuchenpolizeilichen Vorschriften des Versand- und Empfangsstaates sowie der Durchführstaaten zu beachten;

e) Gegenstände, deren Beförderung wegen ihres Umfanges, ihres Gewichtes oder ihrer Beschaffenheit mit Rücksicht auf die Anlagen oder Betriebsmittel auch nur einer der beteiligten Eisenbahnen besondere Schwierigkeiten verursacht, nur unter besonderen, von den Eisenbahnen nach Anhörung des Absenders von Fall zu Fall festzusetzenden Bedingungen; diese Bedingungen können von den Bestimmungen dieses Übereinkommens abweichen.

§ 2. Zwei oder mehr Vertragsstaaten können durch Abkommen vereinbaren, daß bestimmte durch die Anlage I zu diesem Übereinkommen von der Beförderung ausgeschlossene Stoffe und Gegenstände unter gewissen Bedingungen oder daß die in der Anlage I genannten Stoffe und Gegenstände unter leichteren Bedingungen, als sie in der Anlage selbst enthalten sind, zur internationalen Beförderung zwischen diesen Staaten zugelassen werden.

Ebenso können die Eisenbahnen durch Tarifbestimmungen entweder bestimmte durch die Anlage I zu diesem Übereinkommen von der Beförderung ausgeschlossene Stoffe und Gegenstände zulassen oder für die durch die Anlage I bedingungsweise zugelassenen Stoffe und Gegenstände leichtere Bedingungen zugestehen, als sie in der Anlage selbst enthalten sind.

Solche Abkommen und Tarifbestimmungen sind dem Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr mitzuteilen.

ARTICLE 5.

Obligation pour le chemin de fer de transporter.

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

- a) l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la Convention;
- b) le transport soit possible avec les moyens de transport normaux permettant de satisfaire les besoins réguliers du trafic;
- c) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne peut pas éviter et auxquelles il ne dépend pas de lui de remédier.

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

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

§ 4. Lorsque l'autorité compétente a décidé que

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

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

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

ARTIKEL 5.

Beförderungspflicht der Eisenbahn.

§ 1. Die Eisenbahn ist verpflichtet, alle Güter nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens zu befördern, sofern:

- a) der Absender den Vorschriften dieses Übereinkommens nachkommt;
- b) die Beförderung mit den normalen, den regelmäßigen Bedürfnissen des Verkehrs genügenden Beförderungsmitteln möglich ist;
- c) die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, welche die Eisenbahn nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelfen vermag.

§ 2. Die Eisenbahn ist zur Annahme von Gütern, deren Verladen, Umladen oder Abladen die Verwendung besonderer Vorrichtungen erforderlich macht, nur verpflichtet, wenn die in Betracht kommenden Bahnhöfe derartige Vorrichtungen besitzen.

§ 3. Die Eisenbahn ist nur verpflichtet, Güter anzunehmen, die ohne Verzug befördert werden können; die für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften bestimmen, in welchen Fällen dieser Bahnhof verpflichtet ist, Güter, die dieser Bedingung nicht entsprechen, vorläufig in Verwahrung zu nehmen.

§ 4. Wenn die zuständige Behörde angeordnet hat, daß

- a) der Betrieb vorübergehend oder dauernd ganz oder teilweise eingestellt wird,
 - b) gewisse Sendungen ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen werden,
- so sind diese Maßnahmen unverzüglich der Öffentlichkeit und den Eisenbahnen bekanntzugeben; diese haben sie den Eisenbahnen der anderen Staaten zwecks Veröffentlichung mitzuteilen.

§ 5. Die Eisenbahnen können im gegenseitigen Einverständnis und unter Vorbehalt der Zustimmung ihrer Regierungen beschließen, daß die Beförderung von Gütern in gewissen Verbindungen auf bestimmte Grenzübergänge und auf bestimmte Durchgangsländer beschränkt wird.

Diese Maßnahmen sind dem Zentralamt mitzuteilen, das sie den Regierungen der Vertragsstaaten bekanntgibt. Sie gelten als angenommen, wenn innerhalb eines Monats, gerechnet vom Zeitpunkt der Bekanntgabe an, von keinem Vertragsstaat Einwände dagegen erhoben worden sind. Gelingt es dem Zentralamt im Falle eines Einwandes nicht, die Meinungsverschiedenheiten zu beseitigen, so beruft es Vertreter der Vertragsstaaten zu einer Konferenz ein.

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

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

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

TITRE II.

Du contrat de transport.

Chapitre premier.

Forme et conditions du contrat de transport.

ARTICLE 6.

Teneur et forme de la lettre de voiture.

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

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

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

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

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

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

Sobald diese Maßnahmen als angenommen gelten können, gibt das Zentralamt den Vertragsstaaten davon Kenntnis. Sie werden hierauf in besonderen Listen aufgeführt und wie internationale Tarife veröffentlicht.

Diese Maßnahmen treten einen Monat nach der in Absatz 3 vorgesehenen Mitteilung des Zentralamtes in Kraft.

§ 6. Jede Zuwiderhandlung der Eisenbahn gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründet einen Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

TITEL II.

Frachtvertrag.

Kapitel I.

Form und Bedingungen des Frachtvertrages.

ARTIKEL 6.

Inhalt und Form des Frachtbriefes.

§ 1. Der Absender muß jeder unter dieses Übereinkommen fallenden internationalen Sendung einen im Durchschreibeverfahren ausgefüllten Frachtbrief nach dem Muster der Anlage II zu diesem Übereinkommen beigeben. Der Vordruck besteht aus folgenden fünf Blättern:

- Nr. 1: Frachtbrief
- Nr. 2: Frachtkarte
- Nr. 3: Empfangsschein
- Nr. 4: Frachtbriefdoppel
- Nr. 5: Versandschein.

Die Tarife können für bestimmte wichtige Verkehre sowie für bestimmte Verkehre zwischen Nachbarstaaten die Verwendung eines vereinfachten, den Besonderheiten der betreffenden Verkehre angepaßten Frachtbriefes vorsehen.

Für die Frachtbriefe ist festes, weißes Schreibpapier zu verwenden; bei Eilgutsendungen muß jedes Blatt auf der Vorder- und Rückseite am oberen und unteren Rande je einen mindestens einen Zentimeter breiten roten Streifen tragen.

§ 2. Die Frachtbriefe sind in zwei oder gegebenenfalls drei Sprachen zu drucken; mindestens eine von diesen Sprachen muß Französisch, Deutsch oder Italienisch sein.

Die internationalen Tarife oder die Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen können bestimmen, in welcher Sprache der vom Absender auszufüllende Teil des Frachtbriefes abzufassen ist. Fehlen solche Bestimmungen, so muß der Absender seine Angaben in einer der amtlichen Sprachen des Versandstaates abfassen und eine französische, deutsche oder italienische Übersetzung beifügen, sofern die Angaben nicht in einer dieser Sprachen abgefaßt sind.

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

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

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

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

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

- a) le lieu et la date de l'établissement de la lettre de voiture;
- b) la désignation de la gare destinataire, avec les spécifications nécessaires pour éviter toute confusion entre les diverses gares desservant soit une même localité, soit des localités portant le même nom ou un nom analogue;
- c) le nom et l'adresse du destinataire. Une seule personne physique ou autre sujet de droit doit être indiqué comme destinataire. L'indication comme destinataire de la gare ou d'un agent de la gare destinataire n'est admise que si le tarif applicable le permet expressément. Les adresses n'indiquant pas le nom du destinataire, telles que « à l'ordre de ... » ou « au porteur du duplicata de la lettre de voiture », ne sont pas autorisées;
- d) la désignation de la marchandise, l'indication du poids ou, à défaut, une indication analogue, conforme aux prescriptions du chemin de fer expéditeur. Lorsque les lois ou règlements du pays de départ autorisent l'expéditeur à remettre ses envois sans mention du poids ou de l'indication en tenant lieu, ce poids ou cette indication sont inscrits par le chemin de fer expéditeur.

Die Eisenbahn kann verlangen, daß der Absender für seine Angaben und Erklärungen im Frachtbrief und in den Beilagen lateinische Schriftzeichen verwendet.

§ 3. Die stark umrahmten Teile des Frachtbriefes sind von der Eisenbahn, die übrigen vom Absender auszufüllen. Der Absender hat in den unbenützten Feldern einen Strich zu machen.

§ 4. Die Wahl des weißen oder rotgeränderten Frachtbriefes zeigt an, ob das Gut als Frachtgut oder als Eilgut befördert werden soll. Vorbehaltlich einer Vereinbarung zwischen allen beteiligten Eisenbahnen ist es nicht zulässig, die Beförderung auf einer Teilstrecke als Eilgut und auf einer anderen Teilstrecke als Frachtgut vorzuschreiben.

§ 5. Die Angaben im Frachtbrief müssen unauslöslich geschrieben oder gedruckt sein; auf den übrigen Blättern des Vordrucks des Frachtbriefes müssen sie gut lesbar sein. Frachtbriefe mit überschriebenen oder radierten Eintragungen sowie überklebte Frachtbriefe sind nicht zugelassen. Durchstreichungen sind nur zulässig, wenn der Absender sie mit seiner Unterschrift anerkennt und, sofern es sich um die Zahl oder das Gewicht der Stücke handelt, die berichtigten Mengen in Buchstaben einträgt.

§ 6. Der Frachtbrief muß in jedem Fall folgende Angaben enthalten:

- a) Ort und Tag der Ausstellung;
- b) die Bezeichnung des Bestimmungsbahnhofs mit allen Angaben, die notwendig sind, um Verwechslungen zwischen verschiedenen Bahnhöfen desselben Ortes oder gleich oder ähnlich benannter Orte auszuschließen;
- c) den Namen und die Adresse des Empfängers. Als Empfänger darf nur eine natürliche Person oder ein anderes Rechtssubjekt angegeben werden. Der Bestimmungsbahnhof oder ein Bediensteter dieses Bahnhofs darf als Empfänger nur angegeben werden, wenn es der anzuwendende Tarif ausdrücklich zuläßt. Adressen, die den Namen des Empfängers nicht bezeichnen, wie „an Order von ...“ oder „an den Inhaber des Frachtbriefdoppels“, sind unzulässig;
- d) die Bezeichnung des Gutes, die Angabe des Gewichtes oder statt dessen eine den Vorschriften der Versandbahn entsprechende ähnliche Angabe. Wenn die Gesetze oder Vorschriften des Versandstaates dem Absender gestatten, seine Güter ohne Angabe des Gewichtes oder eine ähnliche Angabe aufzugeben, so wird das Gewicht oder diese Angabe von der Versandbahn eingetragen.

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

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

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

- f) l'énumération détaillée des pièces requises par les douanes et autres autorités administratives et qui sont jointes à la lettre de voiture ou mentionnées comme tenues à la disposition de chemin de fer dans une gare désignée ou dans un bureau de douane ou de toute autre autorité;
- g) la signature de l'expéditeur ainsi que l'indication de son nom et de son adresse complétée, s'il le juge utile, par son adresse télégraphique ou téléphonique. La signature peut être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur, si les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice le permettent. Une seule personne physique ou autre sujet de droit doit figurer sur la lettre de voiture comme expéditeur.

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

- a) la mention « en gare (bureau restant) » ou la mention « livrable à domicile », à la condition que ces modes de livraison soient admis à la gare destinataire;
- b) les tarifs à appliquer, notamment les tarifs spéciaux ou exceptionnels prévus à l'article 11, § 4, lettre c), et à l'article 35;
- c) la somme en chiffres représentant l'intérêt à la livraison déclaré conformément à l'article 20;

Die Güter müssen wie folgt bezeichnet werden: die in der Anlage I. genannten Güter mit der dort gebrauchten Bezeichnung, die übrigen Güter, wenn der Absender die Anwendung eines bestimmten Tarifes verlangt, mit der in diesem Tarif gebrauchten Benennung, sonst mit der ihrer Beschaffenheit entsprechenden, im Versandstaat handelsüblichen Bezeichnung;

- e) bei Stückgut: die Anzahl der Frachtstücke; ihre Zeichen und Nummern oder an deren Stelle die Angabe, daß diese Stücke die Adresse des Empfängers tragen; die Art der Verpackung. Im Eisenbahn-Seeverkehr sind die gleichen Angaben für Wagenladungen, die umgeschlagen werden müssen, in den Frachtbrief einzutragen, ohne Rücksicht darauf, ob die Ladungen aus einem oder mehreren Stücken bestehen.

Bei Gütern, deren Verladen dem Absender obliegt: die Art (gedeckter, offener, Spezial- oder Privatwagen), die Nummer, die Eigentumsmerkmale des Wagens und für Privatwagen das Eigengewicht;

- f) ein genaues Verzeichnis der durch die Zoll- und sonstigen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Begleitpapiere, die dem Frachtbrief beigefügt oder nach Angabe im Frachtbrief bei einem näher bezeichneten Bahnhof, bei einem Zollamt oder bei einer anderen amtlichen Stelle der Eisenbahn zu Verfügung stehen;
- g) die Unterschrift des Absenders sowie die Angabe seines Namens und seiner Adresse, nach seinem Ermessen ergänzt durch seine Telegrammadresse und seine Telefonnummer. Die Unterschrift des Absenders kann durch Aufdruck oder Stempel ersetzt werden, wenn es die für den Versandbahnhof geltenden Gesetze und Vorschriften gestatten. Als Absender darf nur eine natürliche Person oder ein anderes Rechtssubjekt angegeben werden.

§ 7. Der Frachtbrief muß außerdem gegebenenfalls alle übrigen in diesem Übereinkommen vorgesehenen Angaben enthalten, so insbesondere:

- a) die Angabe „bahnlagernd“ oder „Hauszufuhr“, sofern diese Ablieferungsarten im Bestimmungsbahnhof zugelassen sind;
- b) die anzuwendenden Tarife, insbesondere Spezial- oder Ausnahmetarife nach Artikel 11 § 4 c) und Artikel 35;
- c) den Betrag des nach Artikel 20 angegebenen Interesses an der Lieferung in Ziffern;

- d) les frais que l'expéditeur prend à sa charge conformément aux dispositions de l'article 17;
- e) le montant du remboursement, en chiffres et en lettres, et des débours, en chiffres (article 19);
- f) l'itinéraire prescrit conformément aux dispositions de l'article 10, § 1, et l'indication des gares où doivent s'accomplir les opérations de douane et d'autres autorités administratives;
- g) les indications relatives aux formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives conformément à l'article 15, § 1, deuxième alinéa;
- h) la mention que le destinataire n'a pas le droit de modifier le contrat de transport; cette mention, à inscrire dans la case « Déclarations », doit avoir le libellé suivant: « Destinataire non autorisé à donner des ordres ultérieurs »;
- i) le nombre des convoyeurs ou la mention « sans convoyeur », conformément à l'article 4, § 1, lettre d), 1°; cette mention doit être inscrite dans la case « Déclarations ».

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

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

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

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

- a) des marchandises qui, en raison de leur nature, ne peuvent pas être chargées en commun sans inconvénients;
- b) des marchandises dont le chargement incombe pour partie au chemin de fer et pour partie à l'expéditeur;

- d) die Kosten, die der Absender nach Artikel 17 übernimmt;
- e) die Höhe der Nachnahme in Ziffern und Buchstaben und die Höhe der Barvorschüsse in Ziffern (Artikel 19);
- f) den nach Artikel 10 § 1 vorgeschriebenen Beförderungsweg und die Bahnhöfe, auf denen die Behandlung durch die Zoll- und sonstigen Verwaltungsbehörden stattfinden soll;
- g) die Angaben über die Behandlung durch die Zoll- und sonstigen Verwaltungsbehörden nach Artikel 15 § 1 zweiter Absatz;
- h) die Angabe, daß der Empfänger nicht berechtigt ist, den Frachtvertrag abzuändern; diese Angabe ist im Feld „Erklärungen“ einzutragen und hat wie folgt zu lauten: „Empfänger nicht verfügungsbe-rechtigt“;
- i) die Anzahl der Begleiter oder den Vermerk „Ohne Begleiter“ nach Artikel 4 § 1 d) 1.; diese Angaben sind im Feld „Erklärungen“ einzutragen.

§ 8. Reicht der im Frachtbrief vorgesehene Raum für die Angaben des Absenders nicht aus, so sind Zusatzblätter zu verwenden, die einen Bestandteil des Frachtbriefes bilden. Diese Zusatzblätter müssen die gleiche Größe wie der Frachtbrief haben; sie sind im Durchschreibeverfahren fünffach auszufertigen und vom Absender unter Angabe des Tages der Ausstellung zu unterschreiben. Auf diese Zusatzblätter ist im entsprechenden Feld des Frachtbriefes zu verweisen. Wird das Gesamtgewicht der Sendung angegeben, so ist es im Frachtbrief selbst einzutragen.

§ 9. Andere Erklärungen dürfen in den Frachtbrief nur aufgenommen werden, wenn sie durch die Gesetze oder Vorschriften eines Staates oder durch die Tarife vorgeschrieben oder zugelassen sind und diesem Übereinkommen nicht widersprechen.

Es ist unzulässig, statt des Frachtbriefes andere Urkunden zu verwenden oder ihm andere als die durch dieses Übereinkommen oder die Tarife vorgeschriebenen oder zugelassenen Schriftstücke beizufügen.

§ 10. Für jede Sendung ist ein Frachtbrief zu verwenden. Mit demselben Frachtbrief dürfen jedoch nicht aufgeliert werden:

- a) Güter, die nach ihrer Beschaffenheit nicht ohne Nachteil zusammengeladen werden können;
- b) Güter, die zu einem Teil von der Eisenbahn und zum anderen Teil vom Absender zu verladen sind;

- c) des marchandises dont le chargement en commun porterait atteinte aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ;
- d) des marchandises admises au transport sous certaines conditions, lorsqu'il s'agit de matières et objets dont le chargement en commun ou avec d'autres marchandises est interdit en vertu de l'Annexe I à la présente Convention.

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

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

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

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

ARTICLE 7.

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

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

- c) Güter, durch deren Zusammenladung zoll- oder sonstige verwaltungsbehördliche Vorschriften verletzt würden ;

- d) bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Güter, wenn sie nach der Anlage I zu diesem Übereinkommen miteinander oder mit anderen Gütern nicht zusammen geladen werden dürfen.

§ 11. Ein Frachtbrief darf nur die Ladung eines einzigen Wagens zum Gegenstand haben. Mit demselben Frachtbrief dürfen jedoch geliefert werden :

- a) unteilbare Gegenstände und Gegenstände von außergewöhnlichem Umfang, die mehr als einen Wagen beanspruchen ;
- b) mehrere Wagenladungen, wenn es besondere Vorschriften für den betreffenden Verkehr oder internationale Tarife für die ganze Beförderungsstrecke gestatten.

§ 12. Der Absender darf in dem dafür vorgesehenen Feld des Frachtbriefes, jedoch nur zur Nachricht für den Empfänger und ohne jede Verbindlichkeit und Haftung der Eisenbahn, Vermerke anbringen, welche die Sendung betreffen, z. B. :

- „Von Sendung des N....“
 „Im Auftrag des N....“
 „Zur Verfügung des N....“
 „Zur Weiterbeförderung an N....“
 „Versichert bei N....“
 „Für Schifffahrtlinie N....“ oder „Für Schiff N....“
 „Von der Schifffahrtlinie N....“ oder „Aus Schiff N....“
 „Für Kraftwagenlinie N....“
 „Von Kraftwagenlinie N....“
 „Für Fluglinie N....“
 „Von Fluglinie N....“
 „Zur Ausfuhr nach N....“ .

ARTIKEL 7.

Haftung für die Eintragungen im Frachtbrief. Maßnahmen bei Überlastung. Frachtzuschläge.

§ 1. Der Absender haftet für die Richtigkeit der von ihm in den Frachtbrief eingetragenen Angaben und Erklärungen. Er trägt alle Folgen, die daraus entstehen, daß diese Angaben oder Erklärungen unrichtig, ungenau, unvollständig oder nicht an der für sie vorgesehenen Stelle eingetragen sind. Reicht der Raum dort nicht aus, so hat der Absender an dieser Stelle einen Hinweis darauf anzubringen, wo sich die Fortsetzung der Eintragung befindet.

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 2. Die Eisenbahn ist jederzeit berechtigt nachzuprüfen, ob die Sendung mit den Eintragungen im Frachtbrief übereinstimmt und ob die Sicherheitsvorschriften der Anlage I eingehalten sind.

Handelt es sich um die Nachprüfung des Inhaltes einer Sendung, so ist der Absender oder der Empfänger einzuladen, ihr beizuwohnen, je nachdem, ob die Nachprüfung auf dem Versand- oder auf dem Bestimmungsbahnhof stattfindet. Erscheint der Beteiligte nicht oder findet die Nachprüfung unterwegs statt, so sind zwei bahnfremde Zeugen beizuziehen, sofern die Gesetze oder Vorschriften des Staates, in dem die Nachprüfung stattfindet, nichts anderes bestimmen. Unterwegs darf die Eisenbahn den Inhalt jedoch nur dann nachprüfen, wenn es die Erfordernisse des Betriebes oder Vorschriften der Zoll- und sonstigen Verwaltungsbehörden verlangen.

Das Ergebnis der Nachprüfung der Eintragungen ist im Frachtbrief zu vermerken. Erfolgt die Nachprüfung auf dem Versandbahnhof, so ist der Vermerk auch auf das Frachtbriefdoppel zu setzen, wenn es sich in den Händen der Eisenbahn befindet. Wenn die Sendung den Eintragungen im Frachtbrief nicht entspricht, so haften die durch die Nachprüfung verursachten Kosten auf dem Gut, falls sie nicht sofort beglichen werden.

§ 3. Die Gesetze und Vorschriften eines jeden Staates legen fest, unter welchen Bedingungen die Eisenbahn verpflichtet ist, das Gewicht des Gutes oder die Stückzahl zu ermitteln sowie das wirkliche Eigengewicht des Wagens festzustellen.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Frachtbrief das Ergebnis der Feststellungen über das Gewicht, die Stückzahl und das wirkliche Eigengewicht des Wagens anzugeben.

§ 4. Bei Verwiegung auf einer Gleiswaage wird das Gewicht dadurch ermittelt, daß vom Gesamtgewicht des beladenen Wagens das am Wagen angeschriebene Eigengewicht abgezogen wird, es sei denn, daß eine besondere Verwiegung des leeren Wagens ein anderes Eigengewicht ergibt.

Verwiegungen auf privaten Gleiswagen werden solchen auf bahneigenen Gleiswagen gleichgestellt, sofern die hierfür von der zuständigen Eisenbahn aufgestellten Bedingungen erfüllt sind.

§ 5. Ergibt eine von der Eisenbahn nach Abschluß des Frachtvertrages vorgenommene Verwiegung einen Gewichtsunterschied, so bleibt das vom Versandbahnhof festgestellte Gewicht oder, wenn dieser das Gewicht nicht festgestellt hat, das vom Absender angegebene Gewicht in folgenden Fällen für die Frachtberechnung maßgebend:

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

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

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

- a) en cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets exclus du transport en vertu de l'Annexe I, la surtaxe est de trois francs par kg de poids brut du colis entier;
- b) en cas, soit de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets admis au transport sous certaines conditions en vertu de l'Annexe I, soit d'inobservation des mesures de sécurité prescrites dans cette Annexe, la surtaxe est de deux francs par kg de poids brut du colis entier;
- c) en cas de désignation indiquant d'une manière irrégulière, inexacte ou incomplète la nature d'une expédition comprenant des marchandises autres que celles qui sont prévues sous lettres a) et b) du présent paragraphe, ou en général en cas de désignation pouvant, d'une manière quelconque, faire bénéficier l'envoi d'un tarif plus réduit que celui qui est effectivement applicable, la surtaxe est égale au double de la différence entre le prix de transport qui aurait dû être perçu, depuis le point de départ jusqu'au point de destination, si la désignation avait été régulière, exacte et complète, et celui qui a été calculé d'après la désignation portée par l'expéditeur dans la lettre de voiture.

Lorsqu'un envoi est constitué par des marchandises taxées à des prix différents et que le poids de chacune d'elles peut être déterminé sans difficulté, la surtaxe est

- a) wenn der Unterschied offensichtlich durch die Natur des Gutes oder durch Witterungseinflüsse verursacht worden ist;
- b) wenn die von der Eisenbahn nach Abschluß des Frachtvertrages vorgenommene Verwiegung auf einer Gleiswaage durchgeführt worden ist und das Ergebnis nicht mehr als 2 v. H. von dem durch den Versandbahnhof festgestellten Gewicht oder, wenn dieser das Gewicht nicht festgestellt hat, von dem vom Absender angegebenen Gewicht abweicht.

§ 6. Obliegt das Verladen einer Sendung dem Absender, so hat er die Lastgrenze zu beachten. Die Bestimmungen über die einzuhaltenen Lastgrenzen sind wie Tarife zu veröffentlichen. Die Eisenbahn hat dem Absender auf Verlangen die einzuhaltende Lastgrenze bekanntzugeben.

§ 7. In den folgenden Fällen kann die Eisenbahn, abgesehen von der Nachzahlung des Frachtunterschiedes und der Vergütung eines etwaigen Schadens, die nachstehenden Frachtschläge erheben:

- a) bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung der nach der Anlage I von der Beförderung ausgeschlossenen Stoffe und Gegenstände drei Franken für das Kilogramm Rohgewicht des ganzen Frachtstückes;
- b) bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung der nach der Anlage I bedingungsweise zugelassenen Stoffe und Gegenstände oder bei Nichtbeachtung der Sicherheitsvorschriften dieser Anlage zwei Franken für das Kilogramm Rohgewicht des ganzen Frachtstückes;
- c) bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung einer Sendung, die andere als die unter a) und b) erwähnten Güter enthält, ferner bei jeder Bezeichnung, die irgendwie zur Anwendung eines niedrigeren als des für die Sendung wirklich anwendbaren Tarifes führen kann, das Doppelte des Unterschiedes zwischen der Fracht, die für das unrichtig, ungenau oder unvollständig bezeichnete Gut vom Versand- bis zum Bestimmungsbahnhof berechnet wurde, und der Fracht, die hätte erhoben werden müssen, wenn die vom Absender im Frachtbrief eingetragene Bezeichnung richtig, genau und vollständig gewesen wäre.

Besteht eine Sendung aus Gütern, für die verschiedene Frachtsätze gelten, und kann das Gewicht der einzelnen Güter leicht festgestellt werden, so wird der

calculée d'après la taxe applicable à chacune des marchandises, si ce mode de calcul fait ressortir une surtaxe plus réduite;

- d) en cas d'indication d'un poids inférieur au poids réel, la surtaxe est égale au double de la différence entre le prix de transport du poids déclaré et celui du poids constaté, depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire. La disposition de la lettre c), deuxième alinéa, est applicable par analogie;
- e) en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur, la surtaxe est égale à cinq fois le prix de transport, entre la gare expéditrice et la gare destinataire, du poids en excédent sur la limite de charge;
- f) s'il y a, pour un même wagon, indication d'un poids inférieur au poids réel et surcharge, les surtaxes relatives à ces deux infractions sont perçues cumulativement.

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

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

§ 10. La surtaxe n'est pas due:

- a) en cas d'indication inexacte du poids, lorsque le pesage par le chemin de fer est obligatoire d'après les règles en vigueur à la gare expéditrice;
- b) en cas d'indication inexacte du poids ou en cas de surcharge, si l'expéditeur a demandé dans la lettre de voiture que le pesage soit fait par le chemin de fer;
- c) en cas de surcharge occasionnée, au cours du transport, par des influences atmosphériques, s'il est prouvé que le chargement du wagon ne dépassait pas la limite de charge lors de la remise au transport à la gare expéditrice;
- d) en cas d'augmentation de poids survenue pendant le transport, sans qu'il y ait surcharge, s'il est prouvé que cette augmentation est due à des influences atmosphériques;
- e) en cas d'indication inexacte du poids sans qu'il y ait surcharge, lorsque la différence entre le poids indiqué dans la lettre de voiture et le poids constaté ne dépasse pas deux pour cent du poids déclaré.

§ 11. Quand la surcharge d'un wagon est constatée par la gare expéditrice ou par une gare intermédiaire, l'excédent de charge peut être retiré

Frachtzuschlag nach dem für jedes der Güter geltenden Frachtsatz berechnet, wenn diese Berechnung einen niedrigeren Frachtzuschlag ergibt;

- d) bei zu niedriger Angabe des Gewichtes das Doppelte des Unterschiedes zwischen der Fracht für das angegebene und derjenigen für das ermittelte Gewicht vom Versand- bis zum Bestimmungsbahnhof. Die Bestimmung des zweiten Absatzes der lit. c) gilt sinngemäß;
- e) bei Überschreitung der Lastgrenze eines vom Absender beladenen Wagens das Fünffache der Fracht für das die Lastgrenze überschreitende Gewicht vom Versand- bis zum Bestimmungsbahnhof;
- f) wenn bei demselben Wagen zu niedrige Gewichtsangabe und Überschreitung der Lastgrenze vorliegen, werden die Frachtzuschläge für beide Zuwiderhandlungen nebeneinander erhoben.

§ 8. Die nach § 7 zu erhebenden Frachtzuschläge haften auf dem Gute, gleichgültig, an welchem Orte die Tatsachen, die ihre Erhebung nach sich ziehen, festgestellt worden sind.

§ 9. Die Höhe der Frachtzuschläge und der Grund für ihre Erhebung sind im Frachtbrief zu vermerken.

§ 10. Ein Frachtzuschlag wird nicht erhoben:

- a) bei unrichtiger Angabe des Gewichtes von Gütern, zu deren Verwiegung die Eisenbahn nach den für den Versandbahnhof geltenden Bestimmungen verpflichtet ist;
- b) bei unrichtiger Gewichtsangabe oder bei Überschreitung der Lastgrenze, wenn der Absender im Frachtbrief die Verwiegung durch die Eisenbahn beantragt hat;
- c) bei einer während der Beförderung durch Witterungseinflüsse eingetretenen Überschreitung der Lastgrenze, wenn nachgewiesen wird, daß das Gewicht der Ladung anlässlich der Aufgabe zur Beförderung auf dem Versandbahnhof die Lastgrenze nicht überschritten hat;
- d) bei einer während der Beförderung eingetretenen Gewichtszunahme ohne Überschreitung der Lastgrenze, wenn nachgewiesen wird, daß die Gewichtszunahme auf Witterungseinflüsse zurückzuführen ist;
- e) bei unrichtiger Gewichtsangabe ohne Überschreitung der Lastgrenze, wenn der Unterschied zwischen dem im Frachtbrief angegebenen und dem festgestellten Gewicht 2 % des angegebenen Gewichtes nicht übersteigt.

§ 11. Wird durch den Versandbahnhof oder durch einen Unterwegsbahnhof bei einem Wagen eine Überschreitung der Lastgrenze

du wagon, même s'il n'y a pas lieu de percevoir une surtaxe. L'expéditeur est, s'il y a lieu, invité sans délai à faire connaître comment il entend disposer de l'excédent de charge.

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

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

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

ARTICLE 8.

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

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

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

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

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

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

festgestellt, so kann die Überlast aus dem Wagen entfernt werden, selbst wenn zur Erhebung eines Frachtzuschlages kein Anlaß vorliegt. Gegebenenfalls ist der Absender unverzüglich zu ersuchen, wegen der Überlast eine Anweisung zu erteilen.

Hat jedoch der Empfänger nach Artikel 22 den Frachtvertrag abgeändert, so muß er benachrichtigt und ersucht werden, wegen der Überlast eine Anweisung zu erteilen.

Die Fracht für die Überlast wird für die durchgeführte Strecke nach dem für die Hauptladung anzuwendenden Tarif berechnet, gegebenenfalls zuzüglich des in § 7 vorgesehenen Frachtzuschlages; die Kosten des Abladens werden nach dem Nebengebührentarif der ausführenden Eisenbahn berechnet.

Verfügt der Berechtigte, daß die Überlast an den Bestimmungsbahnhof der Hauptladung oder an einen anderen Bestimmungsbahnhof befördert oder an den Versandbahnhof zurückgeschickt werden soll, so wird sie als besondere Sendung behandelt.

ARTIKEL 8.

Abschluß des Frachtvertrages. Frachtbriefdoppel.

§ 1. Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald die Versandbahn das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat. Als Zeichen der Annahme wird dem Frachtbrief der Tagesstempel des Versandbahnhofs aufgedrückt.

§ 2. Die Abstempelung ist nach vollständiger Auflieferung der im Frachtbrief bezeichneten Sendung und nach Zahlung der vom Absender übernommenen Kosten sofort vorzunehmen, und zwar auf Verlangen des Absenders in seiner Gegenwart.

§ 3. Der abgestempelte Frachtbrief dient als Beweis für den Frachtvertrag.

§ 4. Für Güter, die der Absender nach den Tarifen oder nach einer auf dem Versandbahnhof zulässigen Abmachung zu verladen hat, dienen jedoch die Angaben des Frachtbriefes über Gewicht oder Stückzahl nur dann als Beweis gegen die Eisenbahn, wenn sie das Gewicht oder die Stückzahl nachgeprüft und dies im Frachtbrief vermerkt hat. Außer durch bahnsseitige Prüfung und Frachtbriefvermerk können diese Angaben gegebenenfalls auf andere Weise bewiesen werden.

§ 5. Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfang des Gutes und den Tag der Annahme zur

de la lettre de voiture, la réception de la marchandise et la date de l'acceptation au transport, avant de restituer ce duplicata à l'expéditeur.

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

ARTICLE 9.

Tarifs. Accords particuliers.

§ 1. Le prix de transport et les frais accessoires sont calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés dans chaque Etat, valables au moment de la conclusion du contrat de transport, même si le prix de transport est calculé séparément sur différentes sections du parcours.

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

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

- a) si un tarif international prévoit l'extension d'un tarif intérieur au parcours total, les délais de publication de ce tarif intérieur sont applicables;
- b) si les majorations des prix d'un tarif international sont consécutives à un relèvement général des prix des tarifs intérieurs d'un chemin de fer participant, elles entrent en vigueur le lendemain de leur publication, à condition que l'adaptation des prix du tarif international qu'entraîne ce relèvement ait été annoncée au moins quinze jours à l'avance. Cette annonce ne peut toutefois pas être antérieure à la date de la publication du relèvement des prix des tarifs intérieurs en cause;
- c) si les prix de transport et frais accessoires prévus dans les tarifs internationaux doivent être modifiés pour tenir compte des fluctuations de change ou si des erreurs manifestes doivent être rectifiées, ces modifications et rectifications entrent en vigueur le lendemain de leur publication.

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

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

Beförderung durch Aufdrücken des Tagesstempels auf dem Frachtbriefdoppel zu bescheinigen, bevor dieses dem Absender zurückgegeben wird.

Dieses Doppel hat nicht die Bedeutung des die Sendung begleitenden Frachtbriefes oder eines Konnossements.

ARTIKEL 9.

Tarife. Sonderabmachungen.

§ 1. Fracht und Nebengebühren sind nach den in jedem Staate zu Recht bestehenden und gehörig veröffentlichten Tarifen zu berechnen, und zwar nach den Tarifen, die am Tag des Abschlusses des Frachtvertrages in Kraft sind; dies gilt auch, wenn die Fracht getrennt für verschiedene Teilstrecken berechnet wird.

Internationale Tarife brauchen jedoch nur in den Staaten veröffentlicht zu werden, deren Eisenbahnen an diesen Tarifen als Versand- oder Empfangsbahn beteiligt sind.

Erhöhungen internationaler Tarife und andere Erschwerungen der Beförderungsbedingungen treten, abgesehen von den nachstehenden Fällen, frühestens 15 Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft:

- a) wenn ein internationaler Tarif die Ausdehnung eines Binnentarifes auf die Gesamtstrecke vorsieht, gelten die Veröffentlichungsfristen dieses Binnentarifes;
- b) wenn die Erhöhungen der Frachtsätze eines internationalen Tarifes die Folge einer allgemeinen Erhöhung der Frachtsätze der Binnentarife einer der beteiligten Bahnen sind, treten sie am Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft, sofern die Anpassung der Frachtsätze des internationalen Tarifes an diese Erhöhung wenigstens 15 Tage vorher bekanntgegeben worden ist. Diese Bekanntmachung darf jedoch nicht vor dem Zeitpunkt erfolgen, zu dem die Erhöhung der Frachtsätze der betreffenden Binnentarife veröffentlicht wird;
- c) wenn die Änderungen der in den internationalen Tarifen enthaltenen Frachten und Nebengebühren durch Kursschwankungen bedingt sind oder wenn offensichtliche Irrtümer berichtigt werden, treten diese Änderungen und Berichtigungen am Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Die Tarife müssen alle zur Berechnung der Fracht und der Nebengebühren notwendigen Angaben enthalten und gegebenenfalls Bestimmungen über die Umrechnungskurse treffen.

§ 2. Die Tarife müssen alle besonderen Bedingungen für die verschiedenen Beförderungsarten, besonders auch eine Bestimmung darüber

quent. Si, pour toutes les marchandises ou pour certaines d'entre elles, ou pour certains parcours, un chemin de fer a une tarification ne comportant qu'un seul régime de vitesse, cette tarification peut être appliquée aux transports effectués tant avec lettre de voiture blanche qu'avec lettre de voiture à bandes rouges, sous les conditions de délai de livraison qui résultent, pour chacune de ces lettres de voiture, des dispositions de l'article 6, § 4, et de l'article 11.

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

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

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

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

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

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

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

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

enthalten, ob sie für Eilgut oder Frachtgut gelten. Besitzt eine Eisenbahn für alle oder für einzelne Güter oder für bestimmte Strecken nur einen Tarif für eine dieser Beförderungsarten, so ist dieser Tarif für alle Sendungen anzuwenden, gleichgültig, ob sie von einem Frachtbrief für Eilgut oder für Frachtgut begleitet sind; dabei gelten die Lieferfristen, die sich aus der Art des verwendeten Frachtbriefes nach Artikel 6 § 4 und Artikel 11 ergeben.

Die Bestimmungen der Tarife gelten nur insoweit, als sie diesem Übereinkommen nicht widersprechen; andernfalls sind sie nichtig.

Die internationalen Tarife können für den internationalen Verkehr unter Ausschluß der Binnentarife verbindlich erklärt werden, sofern sich dadurch im Mittel keine fühlbar höheren Frachten als durch den Zusammenstoß der Binnentarife ergeben.

Die Anwendung eines internationalen Tarifes kann davon abhängig gemacht werden, daß sie im Frachtbrief ausdrücklich verlangt wird.

§ 3. Die Tarife müssen gegenüber jedermann unter den gleichen Bedingungen angewendet werden.

Die Eisenbahnen können unter Vorbehalt der Zustimmung ihrer Regierungen Sonderabmachungen treffen, durch die Preisermäßigungen oder sonstige Vergünstigungen eingeräumt werden, soweit den in vergleichbarer Lage befindlichen Kunden vergleichbare Bedingungen zugestanden werden.

Für den Eisenbahndienst, für Zwecke der öffentlichen Verwaltungen oder für wohltätige Zwecke können Preisermäßigungen gewährt werden.

Die auf Grund von Absatz 2 und 3 getroffenen Maßnahmen brauchen nicht veröffentlicht zu werden.

§ 4. Außer den in den Tarifen vorgesehenen Frachten und Nebengebühren dürfen zugunsten der Eisenbahnen nur ihre Auslagen erhoben werden, wie Zoll-, Steuer- oder Polizeigebühren, im Tarif nicht vorgesehene Kosten für die Überführung von einem Bahnhof zum anderen, Kosten der Instandsetzung der äußeren oder inneren Verpackung der Güter, die zu ihrer Erhaltung notwendig sind, und ähnliche Auslagen. Diese Auslagen sind gehörig festzustellen und getrennt unter Beifügung der Belege im Frachtbrief anzugeben. Wenn die Bezahlung dieser Auslagen dem Absender obliegt, sind die Belege nicht dem Empfänger mit dem Frachtbrief, sondern dem Absender mit der in Artikel 17 § 7 erwähnten Kostenrechnung zu übergeben.

ARTICLE 10.

Itinéraires et tarifs applicables.

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

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

- a) la désignation des gares où doivent s'effectuer les formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives, ainsi que celle des gares où des soins spéciaux doivent être donnés à l'envoi (soins à donner aux animaux, reglaçage, etc.);
- b) la désignation des tarifs à appliquer, en tant qu'elle suffit à déterminer les gares entre lesquelles les tarifs revendiqués doivent être appliqués;
- c) l'indication du paiement de tout ou partie des frais jusqu'à X (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifications des pays limitrophes).

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

- a) que les formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives, ainsi que les soins spéciaux à donner à l'envoi (soins à donner aux animaux, reglaçage, etc.), aient toujours lieu aux gares désignées par l'expéditeur;
- b) que les frais et les délais de livraison ne soient pas supérieurs aux frais et aux délais calculés par l'itinéraire indiqué par l'expéditeur.

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

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

§ 6. Si les indications données par l'expéditeur ne suffisent pas à déterminer l'itinéraire ou les tarifs à appliquer ou si certaines de ces indications

ARTIKEL 10.

Beförderungswege und anzuwendende Tarife.

§ 1. Der Absender kann im Frachtbrief den Beförderungsweg durch Angabe von Grenzübergangspunkten oder Grenzbahnhöfen und gegebenenfalls von Übergangsbahnhöfen zwischen Eisenbahnen vorschreiben; er darf nur Grenzübergangspunkte oder Grenzbahnhöfe vorschreiben, die für den betreffenden Verkehr zugelassen sind.

§ 2. Einer Wegevorschrift werden gleichgeachtet:

- a) die Bezeichnung der Bahnhöfe, auf denen die Behandlung durch die Zoll- und sonstigen Verwaltungsbehörden vorzunehmen ist, sowie der Bahnhöfe, auf denen besondere Vorkehrungen für das Gut (Pflege lebender Tiere, Nachbeisung usw.) zu treffen sind;
- b) die Bezeichnung der anzuwendenden Tarife, sofern sie zur Feststellung der Bahnhöfe, zwischen denen die Tarife angewendet werden sollen, genügt;
- c) die Angabe, daß alle oder einzelne Kosten bis X (namentliche Bezeichnung eines Tarifschnittpunktes benachbarter Länder) bezahlt werden.

§ 3. Die Eisenbahn darf das Gut außer in den in Artikel 5 §§ 4 und 5 und Artikel 24 § 1 erwähnten Fällen nur dann auf einem anderen als dem vom Absender vorgeschriebenen Wege befördern, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) die von den Zoll- und sonstigen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Formalitäten sowie die besonderen Vorkehrungen für das Gut (Pflege lebender Tiere, Nachbeisung usw.) müssen immer auf den vom Absender bezeichneten Bahnhöfen vorgenommen werden, und
- b) Kosten und Lieferfrist dürfen nicht größer sein als bei Berechnung über den vom Absender vorgeschriebenen Weg.

§ 4. Kosten und Lieferfrist werden vorbehaltlich der Bestimmungen des § 3 nach dem vom Absender vorgeschriebenen Beförderungsweg oder, beim Fehlen einer Wegevorschrift, nach dem von der Eisenbahn gewählten Beförderungsweg berechnet.

§ 5. Der Absender kann die anzuwendenden Tarife im Frachtbrief vorschreiben. Die Eisenbahn hat diese Tarife anzuwenden, wenn deren Anwendungsbedingungen erfüllt sind.

§ 6. Wenn die Angaben des Absenders nicht genügen, um den Beförderungsweg oder die anzuwendenden Tarife festzustellen, oder wenn

sont incompatibles, le chemin de fer doit choisir l'itinéraire ou les tarifs qui lui paraissent les plus avantageux pour l'expéditeur.

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

§ 7. S'il existe un tarif international depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire et si, à défaut d'indications suffisantes de l'expéditeur, le chemin de fer a appliqué ce tarif, il est tenu de rembourser à l'ayant droit, sur sa demande, la différence éventuelle entre le prix de transport ainsi appliqué et celui qu'aurait donné, sur le même parcours, la soudure d'autres tarifs, en tant que cette différence excède dix francs par lettre de voiture.

ARTICLE 11.

Délais de livraison.

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

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

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

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

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

- a) pour les envois remis à l'expédition en dehors des gares ou livrables en dehors des gares;

einzelne dieser Angaben miteinander unvereinbar sind, so hat die Eisenbahn den Beförderungsweg oder die Tarife zu wählen, die ihr für den Absender am vorteilhaftesten erscheinen.

Die Eisenbahn haftet für einen aus dieser Wahl entstehenden Schaden nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit.

§ 7. Besteht ein internationaler Tarif vom Versand- bis zum Bestimmungsbahnhof und hat die Eisenbahn mangels ausreichender Angaben des Absenders diesen Tarif angewendet, so hat sie auf Antrag des Berechtigten den etwaigen Unterschied zwischen der auf diese Weise berechneten Fracht und der Fracht zu erstatten, die sich durch Zusammenstoß anderer für dieselbe Beförderungsstrecke anwendbarer Tarife ergeben hätte, sofern der Unterschied zehn Franken für einen Frachtbrief übersteigt.

ARTIKEL 11.

Lieferfristen.

§ 1. Die Lieferfristen werden durch die Vorschriften, die zwischen den an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen gelten, oder durch die vom Versand- bis zum Bestimmungsbahnhof anwendbaren internationalen Tarife festgesetzt. Die auf diese Weise festgesetzten Lieferfristen dürfen nicht höher sein, als sie sich nach den Bestimmungen der nachstehenden Paragraphen ergeben würden.

§ 2. Soweit in den Vorschriften oder in den internationalen Lieferfristen nach § 1 nicht festgesetzt sind, betragen sie unter Vorbehalt der Bestimmungen der nachfolgenden Paragraphen:

- a) für Eilgut:
 - 1. Abfertigungsfrist 12 Stunden
 - 2. Beförderungsfrist für je auch nur angefangene 300 Tarifkilometer 24 Stunden
- b) für Frachtgut:
 - 1. Abfertigungsfrist 24 Stunden
 - 2. Beförderungsfrist für je auch nur angefangene 200 Tarifkilometer 24 Stunden

§ 3. Die Beförderungsfrist ist nach der Gesamtentfernung zwischen dem Versand- und dem Bestimmungsbahnhof zu berechnen; die Abfertigungsfrist ist ohne Rücksicht auf die Zahl der beteiligten Netze nur einmal zu rechnen.

§ 4. Die Gesetze und Vorschriften jedes Staates bestimmen, in welchem Umfange die Eisenbahnen Zuschlagsfristen für folgende Fälle festsetzen dürfen:

- a) für Sendungen, die außerhalb des Bahnhofs zur Beförderung angenommen oder außerhalb des Bahnhofs abgeliefert werden;

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

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

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

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

§ 7. Le délai de livraison est suspendu:

- a) pour tous les envois, sauf faute imputable au chemin de fer, pendant le séjour que nécessitent:
- 1° la vérification conforme à l'article 7, §§ 2 et 3, qui fait apparaître des différences par rapport aux inscriptions dans la lettre de voiture;
 - 2° l'accomplissement des formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives;
 - 3° la modification du contrat de transport ordonnée en vertu de l'article 21 ou de l'article 22;
 - 4° les soins spéciaux à donner à l'envoi (soins à donner aux animaux, réglage, etc.);
 - 5° toute interruption de trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport;
- b) pour les envois en petite vitesse, les dimanches et jours fériés légaux;

- b) für Sendungen, die befördert werden:
über den Seeweg oder Binnenwasserstraßen mit Fähre oder Schiff,
auf einer Straße ohne Eisenbahn,

über Verbindungsbahnen, die zwei Linien desselben Netzes oder verschiedener Netze verbinden,
über Nebenbahnen oder
über eine Linie mit einer anderen als der normalen Spurweite;
- c) für Sendungen, die nach Binnen-Spezialtarifen und -Ausnahmetarifen mit ermäßigten Frachtsätzen befördert werden;
- d) für außergewöhnliche Verhältnisse, die zur Folge haben:
eine ungewöhnliche Verkehrszunahme oder ungewöhnliche Betriebsschwierigkeiten.

§ 5. Die in § 4 a), b) und c) vorgesehenen Zuschlagsfristen müssen aus den Tarifen ersichtlich sein.

Die in § 4 d) vorgesehenen Zuschlagsfristen müssen veröffentlicht werden und treten nicht vor ihrer Veröffentlichung in Kraft.

§ 6. Die Lieferfrist beginnt mit der auf die Annahme des Gutes zur Beförderung (Artikel 8 § 1) folgenden Mitternacht. Ist jedoch der auf die Annahme des Gutes zur Beförderung folgende Tag ein Sonntag oder ein gesetzlicher Feiertag und ist der Versandbahnhof an diesem Sonntag oder Feiertag für den Eilgutverkehr nicht geöffnet, so beginnt die Lieferfrist für Eilgutsendungen 24 Stunden später.

§ 7. Die Lieferfrist ruht:

- a) für alle Sendungen, sofern die Eisenbahn kein Verschulden trifft, während des Aufenthaltes, der verursacht wird:
1. durch die Nachprüfung nach Artikel 7 §§ 2 und 3, sofern hierbei Abweichungen von den Eintragungen im Frachtbrief festgestellt werden;
 2. durch die zoll- und sonstige verwaltungsbehördliche Behandlung;
 3. durch die nach Artikel 21 oder 22 verfügte Abänderung des Frachtvertrages;
 4. durch besondere Vorkehrungen für das Gut (Pflege lebender Tiere, Nacheisung usw.);
 5. durch jede Verkehrsunterbrechung, durch die der Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung zeitweilig verhindert wird;
- b) für Frachtgutsendungen an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen;

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

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

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

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

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

- a) l'arrivée de la marchandise est notifiée et celle-ci tenue à disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en gare et qui doivent faire l'objet d'un avis d'arrivée;
- b) la marchandise est tenue à disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en gare et qui ne font pas l'objet d'un avis d'arrivée;
- c) la marchandise est mise à la disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en dehors des gares.

ARTICLE 12.

Etat de la marchandise. Emballage.

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

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

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

c) für Eilgutsendungen an Sonntagen und bestimmten gesetzlichen Feiertagen, wenn die Gesetze oder Vorschriften eines Staates bestimmen, daß die Eilgutbeförderung an diesen Sonntagen und Feiertagen ganz oder teilweise eingestellt ist.

Der Grund und die Dauer des Ruhens der Lieferfrist in den unter a) erwähnten Fällen sind im Frachtbrief zu vermerken. Dieses Ruhen der Lieferfrist kann gegebenenfalls auf andere Weise bewiesen werden.

§ 8. Würde die Lieferfrist nach Schluß der Dienststunden des Bestimmungsbahnhofs ablaufen, so endet sie erst zwei Stunden nach dem darauffolgenden Dienstbeginn.

Außerdem endet bei Eilgutsendungen die Lieferfrist, wenn sie an einem unter § 7 c) bezeichneten Sonntag oder Feiertag ablaufen würde, erst mit der entsprechenden Stunde des darauffolgenden Werktages.

§ 9. Die Lieferfrist ist gewahrt, wenn vor ihrem Ablauf:

- a) der Empfänger von der Ankunft des Gutes benachrichtigt und das Gut zu seiner Verfügung bereitgestellt ist, sofern es sich um eine Sendung handelt, die auf dem Bahnhof abgeliefert werden muß und von deren Ankunft der Empfänger zu benachrichtigen ist;
- b) das Gut zur Verfügung des Empfängers bereitgestellt ist, sofern es sich um eine Sendung handelt, die auf dem Bahnhof abgeliefert werden muß und von deren Ankunft der Empfänger nicht zu benachrichtigen ist;
- c) das Gut dem Empfänger zur Verfügung gestellt ist, sofern es sich um eine Sendung handelt, die außerhalb des Bahnhofs abzuliefern ist.

ARTIKEL 12.

Zustand des Gutes. Verpackung.

§ 1. Nimmt die Eisenbahn ein Gut zur Beförderung an, das offensichtlich Spuren von Beschädigungen aufweist, so kann sie verlangen, daß der Zustand des Gutes im Frachtbrief besonders vermerkt wird.

§ 2. Der Absender hat das Gut, soweit dessen Natur eine Verpackung erfordert, so zu verpacken, daß es gegen gänzlichen oder teilweisen Verlust und gegen Beschädigung während der Beförderung geschützt ist und weder Personen verletzen noch Betriebsmittel oder andere Güter beschädigen kann.

Im übrigen gelten für die Verpackung die Tarife und Vorschriften der Versandbahn.

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

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

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

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

- a) des marques et des numéros ou, à défaut, l'adresse du destinataire;
- b) la gare destinataire.

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

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

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

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

§ 3. Hat der Absender die Bestimmungen des § 2 nicht eingehalten, so kann die Eisenbahn die Annahme des Gutes verweigern oder verlangen, daß der Absender im Frachtbrief das Fehlen oder den mangelhaften Zustand der Verpackung anerkennt und ihn genau beschreibt.

§ 4. Der Absender haftet für alle Folgen des Fehlens oder des mangelhaften Zustandes der Verpackung; insbesondere hat er der Eisenbahn den ihr daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Enthält der Frachtbrief keine diesbezüglichen Angaben, so hat die Eisenbahn das Fehlen oder den mangelhaften Zustand der Verpackung nachzuweisen.

§ 5. Wenn ein Absender gleichartige Güter, die einer Verpackung bedürfen, unverpackt oder mit den gleichen Mängeln der Verpackung auf dem gleichen Bahnhof aufzugeben pflegt, kann er sich von der Verpflichtung, für jede Sendung der in § 3 enthaltenen Vorschrift gesondert zu entsprechen, dadurch befreien, daß er auf diesem Bahnhof eine allgemeine Erklärung nach dem Muster der Anlage III zu diesem Übereinkommen hinterlegt. In diesem Fall muß der Frachtbrief einen Hinweis auf die bei dem Versandbahnhof hinterlegte allgemeine Erklärung enthalten.

§ 6. Vorbehaltlich der in den Tarifen vorgesehenen Ausnahmen muß der Absender auf jedem Stück einer Stückgutsendung in einer Weise, die keine Verwechslung zuläßt, in genauer Übereinstimmung mit dem Frachtbrief deutlich und unauslöschbar angeben:

- a) Zeichen und Nummern oder an ihrer Stelle die Adresse des Empfängers;
- b) den Bestimmungsbahnhof.

Wenn es die Vorschriften der Versandbahn vorsehen, müssen Name und Adresse des Empfängers angegeben werden, und zwar offen oder in einem gefalteten Zettel, der nur bei Fehlen des Frachtbriefes geöffnet werden darf.

Im Eisenbahn-See-Verkehr sind die Angaben unter a) und b) auch auf jedem Stück einer Wagenladung anzubringen, die umgeschlagen werden muß.

Alte Aufschriften und Zettel müssen vom Absender durchgestrichen oder entfernt werden.

§ 7. Vorbehaltlich der ausdrücklich in den Tarifen vorgesehenen Ausnahmen dürfen leichtzerbrechliche Gegenstände (wie Porzellan, Töpferwaren, Glaswaren), Gegenstände, die sich leicht im Wagen verstreuen (wie Obst, Nüsse, Futtermittel, Steine), und Güter, die andere Sendungen beschmutzen oder beschädigen können (wie Kohlen, Kalk, Asche, gewöhnliche Erden, Farberden), nur als Wagenladungen befördert werden, es sei denn, daß diese Güter

ne soient emballées ou réunies de telle sorte qu'elles ne puissent se briser, se perdre, salir ou détériorer d'autres colis.

ARTICLE 13.

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

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

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

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

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

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

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

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

Chapitre II.

Exécution du contrat de transport.

ARTICLE 14.

Remise au transport et chargement des marchandises.

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

so verpackt oder zusammengefaßt werden, daß sie nicht zerbrechen, verlorengehen oder andere Sendungen beschmutzen oder beschädigen können.

ARTIKEL 13.

Begleitpapiere für die Erfüllung der zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften. Zollverschluß.

§ 1. Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtbrief die Begleitpapiere beizugeben, die zur Erfüllung der zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften vor der Ablieferung des Gutes an den Empfänger erforderlich sind. Diese Papiere dürfen nur Güter umfassen, die im selben Frachtbrief aufgeführt sind, sofern nicht Verwaltungsvorschriften oder Tarife etwas anderes bestimmen.

Können solche Papiere dem Frachtbrief nicht beigegeben werden, so hat sie der Absender innerhalb angemessener Frist dem Bahnhof, dem Zollamt oder einer anderen Amtsstelle zu übermitteln, wo die Förmlichkeiten zu erfüllen sind; im Frachtbrief muß die Amtsstelle angegeben sein, bei der diese Papiere der Eisenbahn zur Verfügung stehen.

§ 2. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet zu prüfen, ob die beigegebenen Papiere vollständig und richtig sind.

Der Absender haftet der Eisenbahn für alle Schäden, die aus dem Fehlen, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Papiere entstehen, sofern die Eisenbahn kein Verschulden trifft.

Die Eisenbahn haftet bei Verschulden für die Folgen, die sich daraus ergeben, daß die im Frachtbrief erwähnten und ihm beigegebenen oder bei der Eisenbahn hinterlegten Papiere in Verlust geraten, unrichtig oder überhaupt nicht verwendet worden sind; sie hat aber in keinem Fall einen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes.

§ 3. Der Absender ist verpflichtet, für eine den Zollvorschriften entsprechende Verpackung und Bedeckung der Güter zu sorgen. Die Eisenbahn kann Güter zurückweisen, deren zollamtlicher Verschluß verletzt oder mangelhaft ist.

Hat der Absender die Güter nicht nach den Zollvorschriften verpackt oder bedeckt, so kann die Eisenbahn dies besorgen. Die Kosten haften auf dem Gute.

Kapitel II.

Ausführung des Frachtvertrages.

ARTIKEL 14.

Auflieferung und Verladung der Güter.

§ 1. Das Verfahren bei der Auflieferung der Güter richtet sich nach den für den Versandbahnhof geltenden Gesetzen und Vorschriften.

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

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

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

ARTICLE 15.

Formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives.

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

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

- a) d'assister lui-même aux opérations prévues à l'alinéa précédent ou de s'y faire représenter par un mandataire, pour fournir tous renseignements et présenter toutes observations utiles;
- b) si et dans la mesure où les lois et règlements du pays où doivent s'effectuer les formalités exigées par les douanes ou autres autorités administratives l'autorisent, d'accomplir lui-même ces formalités ou de les faire accomplir par un mandataire, et de procéder, s'il y a lieu, au paiement des droits de douane et autres frais.

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

Si l'expéditeur a désigné pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou autres autorités administratives, une gare où les prescriptions en vigueur ne permettent pas d'accomplir ces formalités, ou bien s'il a prescrit,

§ 2. Ob die Güter durch die Eisenbahn oder durch den Absender zu verladen sind, bestimmen die für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften, soweit nicht dieses Übereinkommen etwas anderes bestimmt oder im Frachtbrief eine besondere Abmachung zwischen dem Absender und der Eisenbahn vermerkt ist.

Wird das Gut vom Absender verladen, so haftet er für alle Folgen der mangelhaften Verladung; insbesondere hat er der Eisenbahn den ihr daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Die Eisenbahn hat die mangelhafte Verladung nachzuweisen.

§ 3. Ob die Güter in gedeckten, offenen oder besonders eingerichteten Wagen oder in offenen Wagen mit Decke befördert werden, richtet sich, soweit das Übereinkommen keine Vorschriften darüber enthält, nach den Bestimmungen der internationalen Tarife. Bestehen keine solchen Tarife oder enthalten sie keine Bestimmungen darüber, so sind die für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften für die ganze Beförderungsstrecke maßgebend.

ARTIKEL 15.

Zoll- und sonstige verwaltungsbehördliche Vorschriften.

§ 1. Die zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften werden, solange das Gut unterwegs ist, von der Eisenbahn erfüllt. Sie kann diese Aufgabe unter ihrer eigenen Verantwortung einem Beauftragten übertragen oder sie selbst übernehmen. In beiden Fällen hat sie die Pflichten eines Kommissionärs.

Jedoch kann der Absender durch einen Vermerk im Frachtbrief oder der Empfänger durch eine Verfügung nach Artikel 22 verlangen:

- a) daß er selbst oder ein Beauftragter der im vorstehenden Absatz bezeichneten Behandlung beiwohnt, um alle Auskünfte zu geben und sachdienliche Erklärungen vorzubringen;
- b) daß er selbst oder ein Beauftragter die Behandlung betreibt und gegebenenfalls den Zoll und andere Kosten bezahlt, wenn und soweit die Gesetze und Vorschriften des Landes, in dem diese Förmlichkeiten zu erfüllen sind, ihn dazu ermächtigen.

Weder der Absender noch der verfügungsberechtigte Empfänger noch ein Beauftragter haben das Recht, das Gut in Besitz zu nehmen.

Hat der Absender für die Erfüllung der zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften einen Bahnhof bezeichnet, auf dem dies wegen der geltenden Bestimmungen nicht möglich ist, oder hat er sonst ein Verfahren vorge-

pour ces opérations, tout autre mode de procéder qui ne peut pas être exécuté, le chemin de fer opère de la façon qui lui paraît être la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit et fait connaître à l'expéditeur les mesures prises.

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

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

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

ARTICLE 16.

Livraison.

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

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

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

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

§ 4. Après l'arrivée de la marchandise à la gare destinataire, le destinataire a le droit de demander au chemin de fer de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise.

geschrieben, das nicht ausführbar ist, so handelt die Eisenbahn so, wie es ihr für den Berechtigten am vorteilhaftesten erscheint, und teilt dem Absender die getroffenen Maßnahmen mit.

Hat der Absender im Frachtbrief einen Frankaturvermerk eingetragen, der die Zölle einschließt, so ist die Eisenbahn berechtigt, die Zollbehandlung unterwegs oder auf dem Bestimmungsbahnhof zu besorgen.

§ 2. Vorbehaltlich der in § 1, letzter Absatz, vorgesehenen Ausnahme hat der Empfänger das Recht, die Zollförmlichkeiten auf dem Bestimmungsbahnhof zu erfüllen, wenn dort ein Zollamt besteht und wenn entweder der Frachtbrief die Zollbehandlung auf dem Bestimmungsbahnhof vorschreibt oder bei Fehlen einer solchen Vorschrift das Gut dort als Zollgut ankommt. Macht der Empfänger von diesem Rechte Gebrauch, so hat er vorher die auf der Sendung haftenden Kosten zu begleichen.

Löst der Empfänger den Frachtbrief nicht innerhalb der in den Vorschriften der Empfangsbahn vorgesehenen Frist ein, so kann die Eisenbahn nach § 1 verfahren.

ARTIKEL 16.

Ablieferung.

§ 1. Die Eisenbahn ist verpflichtet, auf dem Bestimmungsbahnhof dem Empfänger den Frachtbrief und das Gut gegen Empfangsbcheinigung und gegen Bezahlung der auf ihn überwiesenen Forderungen der Eisenbahn abzuliefern.

Durch die Annahme des Frachtbriefes wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn die auf ihn überwiesenen Beträge zu bezahlen.

§ 2. Der Übergabe des Gutes an den Empfänger steht gleich eine nach den geltenden Bestimmungen erfolgte Übergabe an die Zoll- oder Steuerverwaltung in deren Abfertigungsräumen oder Niederlagen, wenn diese nicht unter der Obhut der Eisenbahn stehen, sowie die Einlagerung bei der Eisenbahn oder die Hinterlegung bei einem Spediteur oder in einem öffentlichen Lagerhaus.

§ 3. Die für den Bestimmungsbahnhof geltenden Gesetze und Vorschriften bestimmen, ob die Eisenbahn berechtigt oder verpflichtet ist, das Gut dem Empfänger zuzustellen. Wenn die Eisenbahn für die Zustellung sorgt, gilt das Gut erst mit dieser Zustellung als abgeliefert.

§ 4. Nach Ankunft des Gutes auf dem Bestimmungsbahnhof ist der Empfänger berechtigt, von der Eisenbahn die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes zu ver-

Si la perte de la marchandise est établie ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 30, § 1, le destinataire est autorisé à faire valoir en son propre nom à l'encontre du chemin de fer, les droits qui résultent pour lui du contrat de transport.

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

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

ARTICLE 17.

Paieiment des frais.

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

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

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

- a) « franco de tous frais », s'il prend à sa charge tous les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais);
- b) « franco de tous frais, à l'exception de ... » (désignation exacte des frais qu'il ne prend pas en charge), lorsqu'il prend à sa charge tous les frais sous réserve des exceptions exactement indiquées;
- c) « franco », s'il prend à sa charge la totalité du prix de transport ainsi que tous les frais accessoires qui, d'après les règlements et les tarifs intérieurs du pays expéditeur ou, le cas échéant, d'après le tarif international appliqué, peuvent être mis en compte par la gare expéditrice au moment de la remise au transport;
- d) « franco y compris ... », s'il prend à sa charge des frais en sus de ceux indiqués sous c); il doit désigner exactement ces frais;
- e) « franco de port », s'il prend à sa charge uniquement le prix de transport;

langen. Ist der Verlust des Gutes festgestellt oder ist das Gut innerhalb der in Artikel 30 § 1 vorgesehenen Frist nicht angekommen, so kann der Empfänger seine Rechte aus dem Frachtvertrag im eigenen Namen gegen die Eisenbahn geltend machen.

§ 5. Der Berechtigte kann die Annahme des Gutes auch nach Annahme des Frachtbriefes und Bezahlung der Kosten so lange verweigern, bis seinem Antrag auf Feststellung eines behaupteten Schadens stattgegeben ist.

§ 6. Im übrigen erfolgt die Ablieferung des Gutes nach den Gesetzen und Vorschriften des Bestimmungslandes.

ARTIKEL 17.

Zahlung der Kosten.

§ 1. Die Kosten (Fracht, Nebengebühren, Zölle und sonstige von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung erwachsende Kosten) sind nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen vom Absender oder vom Empfänger zu bezahlen.

Für die Anwendung dieser Bestimmungen werden Beträge, die nach dem anzuwendenden Tarif bei der Frachtberechnung den Sätzen der Regel- oder der Ausnahmetarife zuzuschlagen sind, als Fracht angesehen.

§ 2. Will der Absender die Kosten ganz oder teilweise übernehmen, so hat er dies an der entsprechenden Stelle des Frachtbriefes wie folgt anzugeben:

- a) „Franko aller Kosten“, wenn er alle Kosten übernimmt (Fracht, Nebengebühren, Zölle und sonstige Kosten);
- b) „Franko aller Kosten mit Ausnahme ...“ (genaue Bezeichnung der Kosten, die er nicht übernimmt), wenn er alle Kosten mit genau bestimmten Ausnahmen übernehmen will;
- c) „Franko“, wenn er die ganze Fracht sowie alle Nebengebühren übernimmt, die nach den Vorschriften und Binnentarifen des Versandlandes oder gegebenenfalls nach dem angewandten internationalen Tarif vom Versandbahnhof im Zeitpunkt der Auflieferung zur Beförderung in Rechnung gestellt werden können;
- d) „Franko einschließlich ...“, wenn er außer den Kosten unter c) noch weitere Kosten übernimmt; er hat diese Kosten genau zu bezeichnen;
- e) „Franko Fracht“, wenn er nur die Fracht übernimmt;

- f) « franco de douane », s'il prend à sa charge toutes les sommes que la douane perçoit du chemin de fer, ainsi que les frais accessoires et autres frais à percevoir par le chemin de fer pour le dédouanement;
- g) l'une des mentions prévues ci-dessus complétée par les mots: «... jusqu'à X» (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifications des pays limitrophes), s'il prend à sa charge tout ou partie des frais jusqu'à X, mais à l'exclusion de tous frais se rapportant au pays ou au chemin de fer subséquent;
- h) « franco pour ... », s'il prend à sa charge une somme déterminée. Cette somme doit être indiquée en toutes lettres; elle doit être exprimée dans la monnaie du pays expéditeur, sauf dispositions contraires dans les tarifs.

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

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

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

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

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

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

f) „Franko Zoll“, wenn er alle Beträge übernimmt, welche die Zollbehörden von der Eisenbahn erheben, sowie die Nebengebühren und sonstigen Kosten, welche die Eisenbahn für die Besorgung der Verzollung zu beanspruchen hat;

g) eine der vorstehenden Angaben unter Beifügung der Worte: „... bis X“ (namentliche Bezeichnung eines Tarifschnittpunktes benachbarter Länder), wenn er alle oder nur einzelne Kosten übernimmt, die bis X erwachsen, aber unter Ausschluß aller Kosten, die sich auf das Nachbarland oder auf die anschließende Eisenbahn beziehen;

h) „Franko ...“, wenn er einen bestimmten Betrag übernimmt. Dieser Betrag ist in Buchstaben anzugeben; wenn die Tarife nichts anderes bestimmen, muß er in der Währung des Versandlandes ausgedrückt werden.

Der Absender kann im Frachtbrief mehrere der oben angegebenen Frankaturvermerke anbringen, sofern diese Vermerke miteinander vereinbar sind.

Nebengebühren und sonstige Kosten, die nach den Vorschriften und Binnentarifen des Versandlandes oder gegebenenfalls nach dem angewandten internationalen Tarif für den ganzen in Betracht kommenden Durchlauf berechnet werden, sowie die Gebühr für die Angabe des Interesses an der Lieferung nach Artikel 20 § 2 sind bei Zahlung der Kosten nach Buchstabe g) in Verbindung mit einem der unter a), b), c) oder d) vorgesehenen Vermerke in jedem Fall ganz vom Absender zu bezahlen.

§ 3. Die internationalen Tarife können für die Zahlung der Kosten die ausschließliche Verwendung bestimmter in § 2 vorgesehener Vermerke oder die Verwendung anderer Vermerke vorschreiben.

§ 4. Die Kosten, die der Absender nicht übernommen hat, gelten als auf den Empfänger überwiesen. Die Kosten gehen jedoch stets zu Lasten des Absenders, wenn der Empfänger weder den Frachtbrief eingelöst noch seine Rechte aus dem Frachtvertrag nach Artikel 16 § 4 geltend gemacht noch den Frachtvertrag nach Artikel 22 abgeändert hat.

§ 5. Die Nebengebühren, wie Stand-, Lager- und Wiegegelder, deren Erhebung durch einen vom Empfänger zu vertretenden Umstand veranlaßt wird oder auf einem Begehren des Empfängers beruht, sind stets durch den Empfänger zu bezahlen.

§ 6. Die Versandbahn kann vom Absender die Vorauszahlung der Kosten verlangen, wenn es sich um Güter handelt, die nach ihrem Ermessen raschem Verderb ausgesetzt sind oder wegen ihres geringen Wertes oder ihrer Natur nach die Kosten nicht sicher decken.

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

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

ARTICLE 18.

Rectification des perceptions.

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

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

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

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

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

§ 7. Kann der Betrag der Kosten, die der Absender übernimmt, bei der Auflieferung nicht genau festgestellt werden, so kann die Eisenbahn gegen Quittung die Hinterlegung einer die Kosten etwa deckenden Summe als Sicherheit fordern. Diese Kosten werden in eine Frankaturrechnung eingetragen, über die spätestens 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist mit dem Absender abzurechnen ist. Diesem ist gegen Rückgabe der Quittung eine den Eintragungen in die Frankaturrechnung entsprechende detaillierte Kostenrechnung auszuhändigen.

§ 8. Der Versandbahnhof muß im Frachtbrief sowie im Frachtbriefdoppel die als Frankatur erhobenen Kosten einzeln angeben, soweit nicht die für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften oder Tarife bestimmen, daß diese Kosten nur im Frachtbriefdoppel anzugeben sind. In dem in § 7 erwähnten Fall sind diese Kosten weder im Frachtbrief noch im Frachtbriefdoppel anzugeben.

ARTIKEL 18.

Richtigstellung erhobener Kosten.

§ 1. Ist der Tarif unrichtig angewendet worden oder sind bei der Berechnung oder bei der Erhebung der Kosten Fehler vorgekommen, so ist der Unterschied nachzuzahlen oder zu erstatten.

§ 2. Stellt die Eisenbahn fest, daß sie zuviel erhoben hat, so hat sie, wenn der Betrag einen Franken für einen Frachtbrief übersteigt, von sich aus den Beteiligten hievon zu benachrichtigen und ihm den Betrag möglichst bald zu erstatten.

§ 3. Zuwenig bezahlte Beträge hat der Absender der Eisenbahn nachzuzahlen, wenn der Frachtbrief nicht eingelöst wird. Hat der Empfänger den Frachtbrief eingelöst oder ist der Frachtvertrag nach den Bestimmungen des Artikels 22 abgeändert worden, so ist der Absender zur Nachzahlung nur bezüglich der Kosten verpflichtet, die er nach dem Frankaturvermerk im Frachtbrief übernommen hat; die Nachzahlung des Restbetrages obliegt dem Empfänger.

§ 4. Die nach diesem Artikel geschuldeten Beträge sind mit 5 % jährlich zu verzinsen, sofern sie den Betrag von zehn Franken für einen Frachtbrief übersteigen.

Die Zinsen laufen vom Tage der Zahlungsaufforderung oder der in Artikel 41 vorgesehenen Reklamation oder, wenn keine Zahlungsaufforderung oder Reklamation voranging, vom Tage der Klageerhebung an.

ARTICLE 19.

Remboursements et débours.

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

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

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

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

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

ARTICLE 20.

Déclaration d'intérêt à la livraison.

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

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

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

Chapitre III.

Modification du contrat de transport.

ARTICLE 21.

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

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

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

ARTIKEL 19.

Nachnahmen und Barvorschüsse.

§ 1. Der Absender kann das Gut bis zur Höhe seines Wertes mit Nachnahme belasten. Der Nachnahmebetrag muß in der Währung des Versandlandes ausgedrückt werden; die Tarife können Ausnahmen vorsehen.

§ 2. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die Nachnahme auszuführen, bevor der Betrag vom Empfänger eingezahlt ist. Dieser Betrag ist innerhalb einer Frist von dreißig Tagen nach der Einzahlung zur Verfügung zu stellen; bei Verzögerung ist er nach Ablauf dieser Frist mit 5 % jährlich zu verzinsen.

§ 3. Ist das Gut dem Empfänger ohne vorherige Einziehung der Nachnahme ganz oder zum Teil abgeliefert worden, so hat die Eisenbahn dem Absender den Schaden bis zum Betrag der Nachnahme zu ersetzen, vorbehaltlich ihres Rückgriffs gegen den Empfänger.

§ 4. Für die Nachnahme wird die tarifmäßige Gebühr erhoben; diese Gebühr ist auch zu bezahlen, wenn die Nachnahme durch nachträgliche Verfügung aufgehoben oder herabgesetzt wird (Artikel 21 § 1).

§ 5. Barvorschüsse sind nur nach den auf dem Versandbahnhof geltenden Bestimmungen zuzulassen.

ARTIKEL 20.

Angabe des Interesses an der Lieferung.

§ 1. Für jede Sendung kann das Interesse an der Lieferung durch Eintragung in den Frachtbrief nach Artikel 6 § 7 c) angegeben werden.

Der Betrag des Interesses muß in der Währung des Versandlandes, in Goldfranken oder in einer anderen durch die Tarife festgesetzten Währung ausgedrückt werden.

§ 2. Die Gebühr für die Angabe des Interesses an der Lieferung wird für den ganzen in Betracht kommenden Durchlauf nach den Tarifen der Versandbahn berechnet.

Kapitel III.

Abänderung des Frachtvertrages.

ARTIKEL 21.

Recht des Absenders zur Abänderung des Frachtvertrages.

§ 1. Der Absender hat das Recht, den Frachtvertrag abzuändern, indem er nachträglich verfügt:

- a) daß das Gut auf dem Versandbahnhof zurückgegeben werden soll;

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

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

- f) à l'établissement d'un remboursement;
- g) à l'augmentation, à la diminution ou au retrait du remboursement;
- h) à la prise en charge de frais d'un envoi non affranchi ou à l'augmentation des frais pris en charge selon les modalités de l'article 17, § 2.

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

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

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

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

Quand l'expéditeur demande l'augmentation, la diminution ou le retrait d'un remboursement, il doit produire le titre qui lui a été primitivement délivré. En cas d'augmentation ou

- b) daß das Gut unterwegs angehalten werden soll;
- c) daß die Ablieferung des Gutes ausgesetzt werden soll;
- d) daß das Gut einem anderen als dem im Frachtbrief angegebenen Empfänger abgeliefert werden soll;
- e) daß das Gut auf einem anderen als dem im Frachtbrief angegebenen Bestimmungsbahnhof abgeliefert oder an den Versandbahnhof zurückgesandt werden soll; in diesem Falle kann der Absender vorschreiben, daß Frachtgut als Eilgut oder Eilgut als Frachtgut weiter- oder zurückbefördert wird, wenn der Anhaltebahnhof die Abfertigungsbefugnis für beide Beförderungsarten hat; er kann auch den anzuwendenden Tarif und den Beförderungsweg vorschreiben.

Soweit die Tarife der Versandbahn keine entgegenstehenden Bestimmungen enthalten, werden auch Anträge auf Abänderung des Frachtvertrages angenommen, die betreffen:

- f) die Belastung mit einer Nachnahme;
- g) die Erhöhung, Herabsetzung oder Aufhebung einer Nachnahme;
- h) die Übernahme von Kosten einer unfrankierten Sendung oder die zusätzliche Übernahme von Kosten nach Artikel 17 § 2.

Andere als die oben erwähnten Verfügungen sind unzulässig. Die internationalen Tarife können jedoch vorsehen, daß der Absender noch andere als die oben erwähnten Verfügungen treffen kann.

Die Verfügungen dürfen niemals eine Teilung der Sendung zur Folge haben.

§ 2. Die erwähnten nachträglichen Verfügungen sind durch eine schriftliche Erklärung nach dem Muster der Anlage IV a zu diesem Übereinkommen zu erteilen.

Diese Erklärung ist vom Absender auch auf dem Frachtbriefdoppel, das der Eisenbahn zugleich mit der Erklärung vorzulegen ist, einzutragen und zu unterschreiben. Der Versandbahnhof bestätigt die Entgegennahme der nachträglichen Verfügung, indem er auf dem Frachtbriefdoppel unterhalb der Erklärung des Absenders seinen Tagesstempel aufdrückt; das Doppel ist dann dem Absender zurückzugeben. Befolgt die Eisenbahn die nachträglichen Verfügungen des Absenders, ohne sich das Doppel vorlegen zu lassen, so haftet sie für den dadurch verursachten Schaden dem Empfänger, wenn der Absender ihm das Doppel übergeben hat.

Verlangt der Absender die Erhöhung, Herabsetzung oder Aufhebung einer Nachnahme, so muß er die ihm ausgestellte Bescheinigung vorweisen. Wird die Nachnahme erhöht oder

de diminution du remboursement, ce titre est, après rectification, rendu à l'intéressé; il est retiré des mains de celui-ci en cas de retrait du remboursement.

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 22.

Droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport.

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

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

Le destinataire peut ordonner:

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

herabgesetzt, so wird diese Bescheinigung nach Berichtigung dem Absender zurückgegeben. Bei Aufhebung der Nachnahme wird ihm die Bescheinigung abgenommen.

Nachträgliche Verfügungen des Absenders, die diesen Formvorschriften nicht entsprechen, sind nichtig.

§ 3. Die Eisenbahn gibt nachträglichen Verfügungen des Absenders nur Folge, wenn sie beim Versandbahnhof eingereicht worden sind.

Wenn es der Absender verlangt, hat der Versandbahnhof den Bestimmungs- oder Anhaltebahnhof auf Kosten des Absenders telegraphisch oder telephonisch zu benachrichtigen; die telegraphische oder telephonische Mitteilung ist schriftlich zu bestätigen. Sofern nicht der internationale Tarif oder andere Vereinbarungen der beteiligten Eisenbahnen etwas anderes bestimmen, hat jedoch der Bestimmungs- oder Anhaltebahnhof die nachträgliche Verfügung auszuführen, ohne die schriftliche Bestätigung abzuwarten, wenn die telegraphische oder telephonische Mitteilung vom Versandbahnhof herührt; dies ist im Zweifelsfall zu klären.

§ 4. Das Recht des Absenders zur Abänderung des Frachtvertrages erlischt in den nachfolgenden Fällen, auch wenn er das Frachtbriefdoppel besitzt:

- a) wenn der Empfänger den Frachtbrief eingelöst hat,
- b) wenn der Empfänger seine Rechte aus dem Frachtvertrag nach Artikel 16 § 4 geltend gemacht hat,
- c) wenn die Sendung in das Zollgebiet des Bestimmungslandes eingetreten ist, falls der Empfänger nach Artikel 22 verfügungsberechtigt ist.

Von diesem Zeitpunkt an hat die Eisenbahn die Anweisungen des Empfängers zu beachten.

ARTIKEL 22.

Recht des Empfängers zur Abänderung des Frachtvertrages.

§ 1. Der Empfänger hat das Recht, den Frachtvertrag abzuändern, wenn der Absender die auf die Beförderung im Bestimmungsland entfallenden Kosten nicht übernommen und auch nicht den in Artikel 6 § 7 h) vorgesehenen Vermerk im Frachtbrief angebracht hat.

Die Verfügungen, die der Empfänger treffen kann, werden erst wirksam, wenn die Sendung in das Zollgebiet des Bestimmungslandes eingetreten ist.

Der Empfänger kann verfügen:

- a) daß das Gut unterwegs angehalten werden soll;
- b) daß die Ablieferung des Gutes ausgesetzt werden soll;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) lorsqu'il a retiré la lettre de voiture;
- b) lorsqu'il a fait valoir les droits résultant pour lui du contrat de transport conformément à l'article 16, § 4;

c) daß das Gut im Bestimmungsland einer anderen Person als dem im Frachtbrief angegebenen Empfänger abgeliefert werden soll;

d) daß die zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften nach einem der in Artikel 15 § 1 zweiter Absatz vorgesehenen Verfahren erfüllt werden sollen.

Soweit die internationalen Tarife keine entgegenstehenden Bestimmungen enthalten, kann der Empfänger ferner verfügen:

e) daß das Gut im Bestimmungsland auf einem anderen als dem im Frachtbrief angegebenen Bahnhof abgeliefert werden soll. In diesem Falle kann er vorschreiben, daß Frachtgut als Eilgut oder Eilgut als Frachtgut weiterbefördert wird, wenn der Anhaltebahnhof die Abfertigungsbefugnis für beide Beförderungsarten hat. Er kann auch den anzuwendenden Tarif und den Beförderungsweg vorschreiben.

Andere als die oben erwähnten Verfügungen sind unzulässig. Die internationalen Tarife können jedoch vorsehen, daß der Empfänger noch andere als die oben erwähnten Verfügungen treffen kann.

Die Verfügungen dürfen niemals eine Teilung der Sendung zur Folge haben.

§ 2. Die erwähnten Verfügungen sind durch eine schriftliche Erklärung nach dem Muster der Anlage IV b zu diesem Übereinkommen dem Bestimmungsbahnhof oder dem Eintrittsbahnhof in das Bestimmungsland zu erteilen.

Verfügungen des Empfängers, die diesen Formvorschriften nicht entsprechen, sind nichtig.

Zur Ausübung seines Rechtes zur Abänderung des Frachtvertrages braucht der Empfänger das Frachtbriefdoppel nicht vorzulegen.

§ 3. Wenn es der Empfänger verlangt, hat der Bahnhof, dem die Verfügung zugegangen ist, diese auf Kosten des Empfängers telegraphisch oder telephonisch an den Bahnhof weiterzuleiten, der die Verfügung ausführen soll; die telegraphische oder telephonische Mitteilung ist schriftlich zu bestätigen. Der Bahnhof, der eine solche Mitteilung erhalten hat, hat jedoch die Verfügung auszuführen, ohne die schriftliche Bestätigung abzuwarten, wenn die telegraphische oder telephonische Mitteilung vom zuständigen Bahnhof herrührt; dies ist im Zweifelsfall zu klären.

§ 4. Das Recht des Empfängers zur Abänderung des Frachtvertrages erlischt in den nachfolgenden Fällen:

- a) wenn er den Frachtbrief eingelöst hat;
- b) wenn er seine Rechte aus dem Frachtvertrag nach Artikel 16 § 4 geltend gemacht hat,

- c) lorsque la personne désignée par lui conformément au § 1, lettre c), a retiré la lettre de voiture ou lorsqu'elle a fait valoir ses droits conformément à l'article 16, § 4.

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

ARTICLE 23.

Exécution des ordres ultérieurs.

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

- l'exécution n'est plus possible au moment où les ordres parviennent à la gare qui doit les exécuter;
- l'exécution est de nature à perturber le service régulier de l'exploitation;
- l'exécution est en opposition, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, avec les lois et règlements en vigueur sur l'un des territoires à parcourir, notamment au point de vue des prescriptions des douanes et autres autorités administratives;
- la valeur de la marchandise, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, ne couvre pas, selon toute prévision, tous les frais dont cette marchandise sera grevée à l'arrivée à sa nouvelle destination, à moins que le montant de ces frais ne soit payé ou garanti immédiatement.

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

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

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

Si l'ordre ultérieur prescrit de transporter la marchandise sur une autre gare destinataire ou de la retourner à la gare expéditrice, le prix de transport est calculé de la gare expéditrice

- c) wenn die von ihm durch eine Verfügung nach § 1 c) bezeichnete Person den Frachtbrief eingelöst oder ihre Rechte nach Artikel 16 § 4 geltend gemacht hat.

§ 5. Hat der Empfänger verfügt, daß das Gut einer anderen Person abzuliefern ist, so ist diese nicht berechtigt, den Frachtvertrag abzuändern.

ARTIKEL 23.

Ausführung der nachträglichen Verfügungen.

§ 1. Die Eisenbahn darf die Ausführung der ihr nach Artikel 21 oder 22 erteilten Verfügungen nur dann verweigern oder hinausschieben, wenn:

- ihre Ausführung in dem Zeitpunkt nicht mehr möglich ist, in dem sie dem Bahnhof zugehen, der sie auszuführen hätte;
- durch ihre Ausführung der regelmäßige Beförderungsdienst gestört würde;
- ihrer Ausführung bei Änderung des Bestimmungsbahnhofes die Gesetze oder Vorschriften eines der an der Beförderung beteiligten Staaten, insbesondere zoll- und sonstige verwaltungsbehördliche Vorschriften, entgegenstehen;
- bei Änderung des Bestimmungsbahnhofs der Wert des Gutes voraussichtlich die Gesamtkosten bis zum neuen Bestimmungsbahnhof nicht deckt, es sei denn, daß der Betrag dieser Kosten sofort entrichtet oder sichergestellt wird.

In diesen Fällen ist derjenige, der nachträglich verfügt hat, so bald wie möglich von den Hindernissen zu verständigen, die der Ausführung seiner Verfügung entgegenstehen.

Wenn die Eisenbahn diese Hindernisse nicht voraussehen konnte, trägt derjenige, der nachträglich verfügt hat, alle Folgen, die sich daraus ergeben, daß die Eisenbahn seine Verfügung auszuführen begonnen hat.

§ 2. Ist nachträglich verfügt worden, daß das Gut auf einem Unterwegsbahnhof abgeliefert werden soll, so wird die Fracht für die Beförderung vom Versandbahnhof bis zum Unterwegsbahnhof berechnet. Ist jedoch das Gut bereits über den Unterwegsbahnhof hinaus befördert worden, so wird die Fracht für die Beförderung vom Versandbahnhof bis zum Anhaltebahnhof und von diesem zurück bis zum Unterwegsbahnhof berechnet.

Ist nachträglich verfügt worden, daß das Gut nach einem anderen Bestimmungsbahnhof befördert oder nach dem Versandbahnhof zurückgesandt werden soll, so wird die Fracht für die

jusqu'à la gare d'arrêt et de celle-ci jusqu'à la nouvelle gare destinataire ou jusqu'à la gare expéditrice.

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

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

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

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

ARTICLE 24.

Empêchements au transport.

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

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

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

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

§ 4. L'expéditeur avisé d'un empêchement au transport peut donner ses instructions soit à la gare expéditrice, soit à la gare où se trouve la marchandise. S'il modifie la désignation du

Beförderung vom Versandbahnhof bis zum Anhaltebahnhof und von diesem bis zum neuen Bestimmungsbahnhof bzw. zum Versandbahnhof berechnet.

Auf diese Beförderungen sind die am Tage des Abschlusses des Frachtvertrages für jede Teilstrecke gültigen Tarife anzuwenden.

Die vorstehenden Bestimmungen gelten sinngemäß auch für die Nebengebühren und anderen Kosten.

§ 3. Die Kosten, die durch die Ausführung der Verfügung des Absenders oder des Empfängers entstehen, haften auf dem Gute, mit Ausnahme derjenigen, die auf ein Verschulden der Eisenbahn zurückzuführen sind.

§ 4. Sofern der Eisenbahn ein Verschulden zur Last fällt, haftet sie unter Vorbehalt der Bestimmungen des § 1 für die Folgen, die dadurch entstehen, daß sie eine Verfügung nach Artikel 21 oder 22 unrichtig oder überhaupt nicht ausführt. Sie hat aber in keinem Fall einen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes.

ARTIKEL 24.

Beförderungshindernisse.

§ 1. Bei Beförderungshindernissen hat die Eisenbahn zu entscheiden, ob es im Interesse des Absenders liegt, ihn um Anweisung zu ersuchen, oder ob es zweckmäßiger ist, das Gut ohne weiteres unter Abänderung des Beförderungsweges weiterzuleiten. Trifft die Eisenbahn kein Verschulden, so kann sie die Fracht über den tatsächlichen Beförderungsweg erheben und die entsprechende Lieferfrist beanspruchen, auch wenn diese länger ist als über den ursprünglichen Beförderungsweg.

§ 2. Ist kein anderer Beförderungsweg vorhanden oder ist die Weiterbeförderung aus anderen Gründen nicht möglich, so ersucht die Eisenbahn den Absender um Anweisung; bei nur vorübergehender Behinderung infolge der in Artikel 5 § 4 bezeichneten Umstände ist jedoch die Eisenbahn zur Einholung der Anweisung nicht verpflichtet.

§ 3. Der Absender kann im Frachtbrief für den Fall, daß ein Beförderungshindernis eintreten sollte, Anweisungen geben.

Wenn diese Anweisungen nach dem Ermessen der Eisenbahn nicht ausgeführt werden können, holt sie neue Anweisungen des Absenders ein.

§ 4. Der Absender kann auf die Benachrichtigung von einem Beförderungshindernis hin seine Anweisung dem Versandbahnhof oder dem Bahnhof erteilen, wo sich das Gut befindet.

destinataire ou de la gare destinataire ou s'il donne ses instructions à une gare autre que la gare expéditrice, il doit inscrire ses instructions sur le duplicata de la lettre de voiture qui doit être présenté.

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 25.

Empêchements à la livraison.

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

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

Ändert er die Person des Empfängers oder den Bestimmungsbahnhof oder erteilt er die Anweisung einem anderen Bahnhof als dem Versandbahnhof, so muß er die Anweisung in das Frachtbriefdoppel eintragen und dieses vorlegen.

Befolgt die Eisenbahn die Anweisung des Absenders, ohne sich das Frachtbriefdoppel vorlegen zu lassen, und wurde es dem Empfänger übergeben, so haftet sie diesem für einen daraus entstehenden Schaden.

§ 5. Erteilt der Absender auf die Benachrichtigung von einem Beförderungshindernis hin innerhalb angemessener Frist keine ausführbare Anweisung, so ist nach den Bestimmungen über Ablieferungshindernisse zu verfahren, die für die Eisenbahn gelten, auf deren Strecken das Gut angehalten worden ist.

Ist das Gut verkauft worden, so ist der Erlös nach Abzug der auf dem Gute haftenden Kosten dem Absender zur Verfügung zu stellen. Ist der Erlös geringer als die auf dem Gute haftenden Kosten, so hat der Absender den Unterschied zu bezahlen.

§ 6. Fällt das Beförderungshindernis vor Eintreffen einer Anweisung des Absenders weg, so ist das Gut nach dem Bestimmungsbahnhof weiterzubefördern, ohne daß Anweisungen abgewartet werden; der Absender ist hievon so bald wie möglich zu benachrichtigen.

§ 7. Tritt das Beförderungshindernis ein, nachdem der Empfänger den Frachtvertrag nach Artikel 22 abgeändert hat, so hat die Eisenbahn diesen Empfänger zu benachrichtigen; die Bestimmungen der §§ 1, 2, 5 und 6 gelten sinngemäß für ihn. Er ist nicht verpflichtet, das Frachtbriefdoppel vorzulegen.

§ 8. Für die nach diesem Artikel ausgeführten Beförderungen gelten die Bestimmungen des Artikels 23.

ARTIKEL 25.

Ablieferungshindernisse.

§ 1. Bei Ablieferungshindernissen hat der Bestimmungsbahnhof den Absender davon durch Vermittlung des Versandbahnhofs unverzüglich in Kenntnis zu setzen und seine Anweisung einzuholen. Der Absender ist ohne Vermittlung des Versandbahnhofs schriftlich oder telegraphisch zu benachrichtigen, wenn er dies im Frachtbrief verlangt hat. Die Kosten der Benachrichtigung haften auf dem Gute.

Entfällt das Ablieferungshindernis, bevor eine Anweisung des Absenders im Bestimmungsbahnhof eingetroffen ist, so ist das Gut dem Empfänger abzuliefern. Der Absender ist von dieser Ablieferung unverzüglich durch eingeschriebenen Brief zu benachrichtigen. Die Kosten der Benachrichtigung haften auf dem Gute.

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

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

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

§ 2. Pour tout ce qui n'est pas prévu au § 1 et sous réserve des dispositions de l'article 45, le mode de procéder, dans le cas d'empêchement à la livraison, est déterminé par les lois et règlements qui sont en vigueur sur le chemin de fer chargé de la livraison.

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

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

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

TITRE III.

Responsabilité. Actions.

Chapitre Premier.

Responsabilité.

ARTICLE 26.

Responsabilité collective des chemins de fer.

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

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

Verweigert der Empfänger die Annahme des Gutes, so steht dem Absender das Anweisungsrecht auch dann zu, wenn er das Frachtbriefdoppel nicht vorweisen kann.

Der Absender kann im Frachtbrief auch verlangen, daß ihm das Gut bei Eintritt eines Ablieferungshindernisses ohne weiteres zurückgesandt werden soll. Sonst darf das Gut nur mit seinem ausdrücklichen Einverständnis zurückgesandt werden.

Sofern die Tarife nichts anderes bestimmen, müssen die Anweisungen des Absenders durch Vermittlung des Versandbahnhofes gegeben werden.

§ 2. Soweit in § 1 nichts vorgesehen ist und vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikels 45, richtet sich das Verfahren bei Ablieferungshindernissen nach den für die abliefernde Eisenbahn geltenden Gesetzen und Vorschriften.

Ist das Gut verkauft worden, so ist der Erlös nach Abzug der auf dem Gute haftenden Kosten dem Absender zur Verfügung zu stellen. Ist der Erlös geringer als die auf dem Gute haftenden Kosten, so hat der Absender den Unterschied zu bezahlen.

§ 3. Tritt das Ablieferungshindernis ein, nachdem der Empfänger den Frachtvertrag nach Artikel 22 abgeändert hat, so hat die Eisenbahn diesen Empfänger zu benachrichtigen. Die Bestimmungen des zweiten Absatzes des § 2 gelten sinngemäß für ihn.

§ 4. Für die nach diesem Artikel ausgeführten Beförderungen gelten die Bestimmungen des Artikels 23.

TITEL III.

Haftung, Ansprüche.

Kapitel I.

Haftung.

ARTIKEL 26.

Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen.

§ 1. Die Eisenbahn, die das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung der Beförderung auf der ganzen Strecke bis zur Ablieferung.

§ 2. Jede folgende Eisenbahn tritt dadurch, daß sie das Gut mit dem bei der Auflieferung ausgestellten Frachtbrief übernimmt, in den Frachtvertrag nach Maßgabe des Frachtbriefes ein und übernimmt die sich daraus ergebenden Verpflichtungen; die die Empfangsbahn betreffende Bestimmung des Artikels 43 § 3 bleibt unberührt.

ARTICLE 27.

Etendue de la responsabilité.

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

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

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

- a) transport effectué en wagon découvert en vertu des dispositions applicables ou d'accords conclus avec l'expéditeur et indiqués dans la lettre de voiture;
- b) absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées;
- c) opérations de chargement par l'expéditeur ou de déchargement par le destinataire en vertu des dispositions applicables ou d'accords conclus avec l'expéditeur et indiqués dans la lettre de voiture, ou d'accords conclus avec le destinataire;
— chargement défectueux lorsque ce chargement a été effectué par l'expéditeur en vertu des dispositions applicables ou d'accords conclus avec l'expéditeur et indiqués dans la lettre de voiture;
- d) accomplissement par l'expéditeur, le destinataire ou un mandataire de l'un d'eux, des formalités exigées par les douanes ou autres autorités administratives;
- e) nature de certaines marchandises exposées par des causes inhérentes à cette nature même soit à la perte totale ou partielle, soit à l'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, dessiccation, déperdition;
- f) expédition sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète d'objets exclus du transport; expédition sous une dénomination irrégulière, inexacte ou in-

ARTIKEL 27.

Umfang der Haftung.

§ 1. Die Eisenbahn haftet für die Überschreitung der Lieferfrist und für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht.

§ 2. Die Eisenbahn ist von dieser Haftung befreit, wenn die Überschreitung der Lieferfrist, der Verlust oder die Beschädigung durch ein Verschulden des Berechtigten, durch eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Berechtigten, durch besondere Mängel des Gutes (inneren Verderb, Schwinden usw.) oder durch Umstände verursacht worden ist, welche die Eisenbahn nicht vermeiden und deren Folgen sie nicht abwenden konnte.

§ 3. Die Eisenbahn ist von dieser Haftung befreit, wenn der Verlust oder die Beschädigung aus der mit einer oder mehreren der nachbenannten Tatsachen verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist:

- a) Beförderung in offenen Wagen nach den maßgebenden Bestimmungen oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Abmachung mit dem Absender;
- b) Fehlen oder Mängel der Verpackung bei Gütern, die ihrer Natur nach bei fehlender oder mangelhafter Verpackung Verlusten oder Beschädigungen ausgesetzt sind;
- c) Verladen der Güter durch den Absender oder Ausladen durch den Empfänger nach den maßgebenden Bestimmungen oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Abmachung mit dem Absender oder nach einer Abmachung mit dem Empfänger;
— mangelhafte Verladung, sofern die Verladung nach den maßgebenden Bestimmungen oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Abmachung mit dem Absender durch diesen vorgenommen wurde;
- d) Erfüllung der zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften durch den Absender, den Empfänger oder einen Beauftragten;
- e) natürliche Beschaffenheit gewisser Güter, derzufolge sie gänzlichem oder teilweisem Verlust oder Beschädigung, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Verstreuen, ausgesetzt sind;
- f) Aufgabe unter unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung der von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände

complète ou inobservation par l'expéditeur des mesures de précaution prescrites pour les objets admis sous conditions;

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

ARTICLE 28.

Charge de la preuve.

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

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

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

ARTICLE 29.

Présomption en cas de réexpédition.

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

- a) l'envoi est resté toujours sous la garde du chemin de fer;
- b) l'envoi a été réexpédié tel qu'il est arrivé à la gare de réexpédition.

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

oder Nichtbeachtung der vorgeschriebenen Vorsichtsmaßnahmen für bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände durch den Absender;

- g) Beförderung von lebenden Tieren;
- h) Beförderung von Sendungen, die auf Grund dieses Übereinkommens, nach den maßgebenden Bestimmungen oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Abmachung mit dem Absender begleitet werden müssen, sofern die Begleitung die Abwendung dieser Gefahr bezweckt.

ARTIKEL 28.

Beweislast.

§ 1. Der Beweis, daß die Überschreitung der Lieferfrist, der Verlust oder die Beschädigung durch eine der in Artikel 27 § 2 erwähnten Tatsachen verursacht worden ist, obliegt der Eisenbahn.

§ 2. Wenn die Eisenbahn darlegt, daß nach den Umständen des Falles ein Verlust oder eine Beschädigung aus einer oder mehreren der in Artikel 27 § 3 erwähnten besonderen Gefahren entstehen konnte, wird vermutet, daß der Schaden hieraus entstanden ist. Der Berechtigte hat jedoch das Recht nachzuweisen, daß der Schaden nicht oder nicht ausschließlich aus einer dieser Gefahren entstanden ist.

Diese Vermutung gilt im Falle des Artikels 27 § 3 a) nicht bei außergewöhnlich großem Abgang oder bei Verlust von ganzen Stücken.

ARTIKEL 29.

Vermutung bei Neuaufgabe.

§ 1. Wurde eine nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens beförderte Sendung nach den Bestimmungen desselben Übereinkommens neu aufgegeben und wird nach der Neuaufgabe ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung festgestellt, so wird vermutet, daß der teilweise Verlust oder die Beschädigung während des letzten Frachtvertrages eingetreten ist, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) die Sendung muß stets im Gewahrsam der Eisenbahn verblieben sein;
- b) die Sendung muß unverändert in dem Zustand neu aufgegeben worden sein, in dem sie im Bahnhof der Neuaufgabe angekommen ist.

§ 2. Die gleiche Vermutung gilt, wenn der Neuaufgabe vorangehende Frachtvertrag nicht diesem Übereinkommen unterstellt war, sofern bei direkter Aufgabe vom ursprünglichen Versandbahnhof bis zum letzten Bestimmungsbahnhof dieses Übereinkommen anzuwenden gewesen wäre.

ARTICLE 30.

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

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

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

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

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

ARTICLE 31.

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

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

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

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

ARTIKEL 30.

**Vermutung für den Verlust des Gutes.
Wiederauffinden des Gutes.**

§ 1. Der Berechtigte kann das Gut ohne weiteren Nachweis als verloren betrachten, wenn es nicht binnen 30 Tagen nach Ablauf der Lieferfrist dem Empfänger abgeliefert oder zur Verfügung gestellt worden ist.

§ 2. Der Berechtigte kann bei Empfang der Entschädigung für das verlorene Gut schriftlich verlangen, daß er unverzüglich benachrichtigt wird, wenn das Gut binnen einem Jahr nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden wird. Über dieses Verlangen ist ihm eine Bescheinigung zu erteilen.

§ 3. Der Berechtigte kann binnen 30 Tagen nach Empfang der Nachricht verlangen, daß ihm das Gut auf einem Bahnhof der Beförderungsstrecke abgeliefert wird; er hat dann die Kosten für die Beförderung des Gutes vom Versandbahnhof bis zu dem Bahnhof zu bezahlen, auf dem das Gut abgeliefert wird, und die erhaltene Entschädigung, abzüglich der ihm etwa erstatteten, in dieser Entschädigung enthaltenen Kosten, zurückzuzahlen; seine Ansprüche auf Entschädigung wegen Überschreitung der Lieferfrist nach Artikel 34 und gegebenenfalls Artikel 36 bleiben vorbehalten.

§ 4. Wird das in § 2 erwähnte Verlangen nicht gestellt oder ist keine Anweisung in der in § 3 bezeichneten Frist von 30 Tagen erteilt worden oder wird das Gut später als ein Jahr nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden, so kann die Eisenbahn nach den Gesetzen oder Vorschriften ihres Staates darüber verfügen.

ARTIKEL 31.

Höhe der Entschädigung bei Verlust des Gutes.

§ 1. Hat die Eisenbahn auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes zu leisten, so wird die Entschädigung berechnet:

- nach dem Börsenpreis,
- mangels eines solchen nach dem Marktpreis,
- mangels beider nach dem gemeinen Wert.

Diese Berechnungsgrundlagen gelten für Güter gleicher Art und Beschaffenheit am Versandort zu der Zeit, zu der das Gut zur Beförderung angenommen worden ist.

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

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

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

ARTICLE 32.

Restrictions de la responsabilité en cas de déchet de route.

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

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

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

Die Entschädigung darf jedoch vorbehaltlich der in Artikel 35 vorgesehenen Beschränkung 100 Franken für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichtes nicht übersteigen.

Außerdem sind Fracht, Zölle und sonstige aus Anlaß der Beförderung des verlorenen Gutes bezahlte Beträge ohne weiteren Schadenersatz zu erstatten.

§ 2. Sind die als Grundlage für die Berechnung der Entschädigung dienenden Beträge nicht in der Währung des Landes ausgedrückt, in dem die Zahlung verlangt wird, so sind sie nach dem Kurs am Tage und Ort der Zahlung der Entschädigung umzurechnen.

ARTIKEL 32.

Einschränkung der Haftung bei Gewichtsverlust.

§ 1. Bei Gütern, die nach ihrer natürlichen Beschaffenheit durch die Beförderung in der Regel einen Gewichtsverlust erleiden, haftet die Eisenbahn ohne Rücksicht auf die Länge der durchfahrenen Strecke nur für den Teil des Gewichtsverlustes, der die nachstehenden Verlustgrenzen überschreitet:

- a) 2 % des Gewichtes für die flüssigen oder in feuchtem Zustand aufgegebenen Güter sowie für die folgenden Güter:

Farbhölzer, geraspelte oder gemahlene,
Felle,
Fettwaren,
Fische, getrocknete,
Früchte (Obst), frische, getrocknete oder gedörrte,
Gemüse, frische,
Häute,
Hautabfälle,
Hopfen,
Hörner und Klauen,
Kitte, frische,
Knochen, ganze oder gemahlene,
Kohle und Koks,
Leder,
Pferdehaare
Pilze, frische
Rinden,
Salz,
Schweinsborsten,
Seifen und harte Öle,
Süßholz,
Tabak, geschnittener,
Tabakblätter, frische,
Tierflechten,
Torf,
Wolle,
Wurzeln;

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

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

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

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

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

ARTICLE 33.

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

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

Toutefois l'indemnité ne peut dépasser:

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

ARTICLE 34.

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

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

- b) 1 % des Gewichtes für alle übrigen trockenen Güter, die gleichfalls bei der Beförderung einem Gewichtsverlust ausgesetzt sind.

§ 2. Auf die in § 1 vorgesehene Einschränkung der Haftung kann sich die Eisenbahn nicht berufen, wenn nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht auf die Ursachen zurückzuführen ist, die für die zugelassenen Verlustgrenzen maßgebend waren.

§ 3. Werden mehrere Stücke mit demselben Frachtbrief befördert, so wird der Gewichtsverlust für jedes Stück berechnet, sofern dessen Versandgewicht entweder auf dem Frachtbrief einzeln angegeben ist oder auf andere Weise festgestellt werden kann.

§ 4. Bei gänzlichem Verlust des Gutes wird bei der Berechnung der Entschädigung kein Abzug für Gewichtsverlust gemacht.

§ 5. Durch diesen Artikel werden die Bestimmungen der Artikel 27 und 28 nicht berührt.

ARTIKEL 33.

Höhe der Entschädigung bei Beschädigung des Gutes.

Bei Beschädigung hat die Eisenbahn den Betrag der Wertverminderung des Gutes ohne weiteren Schadenersatz zu zahlen. Der Berechnung dieses Betrages ist der Prozentsatz zugrunde zu legen, um den am Bestimmungsort der nach Artikel 31 ermittelte Wert des Gutes vermindert ist. Im gleichen Verhältnis sind die nach Artikel 31 § 1 letzter Absatz erhobenen Kosten zu erstatten.

Die Entschädigung darf jedoch nicht übersteigen:

- a) wenn die ganze Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der im Falle ihres gänzlichen Verlustes zu zahlen wäre;
- b) wenn nur ein Teil der Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der im Falle des Verlustes des entwerteten Teiles zu zahlen wäre.

ARTIKEL 34.

Höhe der Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist.

§ 1. Wenn die Lieferfrist überschritten ist und der Berechtigte nicht nachweist, daß ein Schaden daraus entstanden ist, hat die Eisenbahn als Entschädigung für jedes Zehntel, um das die Lieferfrist überschritten ist, ein Zehntel der Fracht zu zahlen; angefangene Zehntel der Lieferfrist werden voll gerechnet. Höchstens ist ein Viertel der Fracht zu zahlen.

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

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

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

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

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

ARTICLE 35.

Limitation de l'indemnité par certains tarifs.

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

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

ARTICLE 36.

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

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

ARTICLE 37.

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

Dans tous les cas où le dépassement du délai de livraison, la perte totale ou partielle ou

§ 2. Wird nachgewiesen, daß durch die Überschreitung der Lieferfrist ein Schaden entstanden ist, so ist für diesen Schaden eine Entschädigung bis zur Höhe des Doppelten der Fracht zu zahlen.

§ 3. Die in den §§ 1 und 2 vorgesehenen Entschädigungen werden nicht neben der bei ganzlichem Verlust des Gutes zu leistenden Entschädigung gewährt.

Bei teilweisem Verlust sind sie gegebenenfalls für den nicht verlorenen Teil der Sendung zu entrichten.

Bei Beschädigung treten sie gegebenenfalls neben die in Artikel 33 vorgesehene Entschädigung.

In keinem Falle darf die Gesamtentschädigung nach den Bestimmungen der §§ 1 und 2 zuzüglich derjenigen nach den Bestimmungen der Artikel 31 und 33 höher sein als die Entschädigung bei ganzlichem Verlust des Gutes.

ARTIKEL 35.

Begrenzung der Entschädigung durch bestimmte Tarife.

Gewährt die Eisenbahn besondere Beförderungsbedingungen (Spezial- oder Ausnahmetarife), die gegenüber der nach den gewöhnlichen Bedingungen (Regeltarifen) berechneten Fracht eine Ermäßigung enthalten, so kann sie die dem Berechtigten bei Überschreitung der Lieferfrist, Verlust oder Beschädigung zu leistende Entschädigung dem Betrage nach begrenzen, sofern eine solche Begrenzung im Tarif angegeben ist.

Ist eine solche Begrenzung in einem Tarif vorgesehen, der nur auf einem Teil der Beförderungsstrecke angewendet worden ist, so kann sich die Eisenbahn darauf nur berufen, wenn sich die eine Entschädigung begründende Tatsache auf diesem Teil der Beförderungsstrecke ereignet hat.

ARTIKEL 36.

Höhe der Entschädigung bei Angabe des Interesses an der Lieferung.

Ist das Interesse an der Lieferung angegeben, so kann außer den in den Artikeln 31, 33, 34 und gegebenenfalls in Artikel 35 vorgesehenen Entschädigungen der Ersatz des weiteren nachgewiesenen Schadens bis zur Höhe des als Interesse angegebenen Betrages beansprucht werden.

ARTIKEL 37.

Höhe der Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn.

Ist die Überschreitung der Lieferfrist, der ganzliche oder teilweise Verlust oder die Beschä-

L'avarie subis par la marchandise ont pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, celui-ci doit complètement indemniser l'ayant droit pour le préjudice prouvé. En cas de faute lourde, la responsabilité est, toutefois, limitée au double des maxima prévues aux articles 31, 33, 34, 35 et 36.

ARTICLE 38.

Intérêts de l'indemnité. Restitution des indemnités.

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

§ 2. Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

ARTICLE 39.

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents.

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

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

ARTICLE 40.

Exercice d'actions extracontractuelles.

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

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

Chapitre II.

Réclamations administratives. Actions judiciaires. Procédure et prescription.

ARTICLE 41.

Réclamations administratives.

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

digung des Gutes auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen, so hat sie dem Berechtigten den nachgewiesenen vollen Schaden zu ersetzen. Im Falle grober Fahrlässigkeit ist die Haftung jedoch auf das Doppelte der in den Artikeln 31, 33, 34, 35 und 36 vorgesehenen Höchstbeträge beschränkt.

ARTIKEL 38.

Verzinsung der Entschädigung. Rückzahlung der Entschädigung.

§ 1. Der Berechtigte kann auf die Entschädigung Zinsen in Höhe von 5 % jährlich verlangen, sofern die Entschädigung zehn Franken für einen Frachtbrief übersteigt. Die Zinsen laufen vom Tage der in Artikel 41 vorgesehenen Reklamation oder, wenn keine Reklamation vorausging, vom Tage der Klageerhebung an.

§ 2. Eine zu Unrecht empfangene Entschädigung ist zurückzuzahlen.

ARTIKEL 39.

Haftung der Eisenbahn für ihre Leute.

Die Eisenbahn haftet für ihre Bediensteten und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung der Beförderung bedient.

Wenn jedoch Eisenbahnbedienstete auf Verlangen eines Beteiligten Frachtbriefe ausstellen, Übersetzungen anfertigen oder sonstige der Eisenbahn nicht obliegende Verrichtungen besorgen, gelten sie als Beauftragte dessen, für den sie tätig sind.

ARTIKEL 40.

Geltendmachung außervertraglicher Ansprüche.

In den Fällen des Artikels 27 § 1 kann gegen die Eisenbahn ein Anspruch auf Schadenersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden, die in diesem Übereinkommen vorgesehen sind.

Das gleiche gilt für Ansprüche gegen die Personen, für welche die Eisenbahn nach Artikel 39 haftet.

Kapitel II.

Reklamationen. Klagen. Verfahren und Verjährung.

ARTIKEL 41.

Reklamationen.

§ 1. Reklamationen aus dem Frachtvertrag sind schriftlich bei der in Artikel 43 bezeichneten Eisenbahn einzureichen.

93 der Beilagen

43

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

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

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

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

ARTICLE 42.

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

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

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

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

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

b) au destinataire, à partir du moment où:

1° il a retiré la lettre de voiture, ou

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

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

§ 2. Zur Einreichung einer Reklamation sind die nach Artikel 42 zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Eisenbahn berechtigten Personen befugt.

§ 3. Bei Einreichung einer Reklamation hat der Absender das Frachtbriefdoppel, der Empfänger den Frachtbrief vorzulegen, wenn dieser ihm übergeben worden ist.

§ 4. Der Frachtbrief, das Frachtbriefdoppel und die sonstigen Belege, die der Berechtigte seiner Reklamation beifügen will, sind im Original oder in Abschrift vorzulegen, Abschriften auf Verlangen der Eisenbahn in gehörig beglaubigter Form.

Bei der abschließenden Regelung der Reklamation kann die Eisenbahn die Vorlage des Frachtbriefes, des Frachtbriefdoppels oder der Bescheinigung über die Nachnahme im Original verlangen, um auf ihnen die abschließende Regelung zu vermerken.

ARTIKEL 42.

Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Eisenbahn berechnete Personen.

§ 1. Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen auf Erstattung von Beträgen, die auf Grund des Frachtvertrages gezahlt worden sind, ist nur befugt, wer die Zahlung geleistet hat.

§ 2. Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen wegen Nachnahmen (Artikel 19) ist nur der Absender befugt.

§ 3. Zur gerichtlichen Geltendmachung sonstiger Ansprüche gegen die Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages sind befugt:

a) der Absender bis zu dem Zeitpunkt, in welchem der Empfänger den Frachtbrief eingelöst oder die ihm nach Artikel 16 § 4 oder Artikel 22 zustehenden Rechte geltend gemacht hat;

b) der Empfänger von dem Zeitpunkt an,

1. in dem er den Frachtbrief eingelöst hat, oder

2. in dem er die ihm nach Artikel 16 § 4 zustehenden Rechte geltend gemacht hat, oder

3. in dem er die ihm nach Artikel 22 zustehenden Rechte geltend gemacht hat. Dieses Klagerecht erlischt jedoch, sobald die vom Empfänger durch eine Verfügung nach Artikel 22 § 1 c) bezeichnete Person den Frachtbrief eingelöst oder ihre Rechte nach Artikel 16 § 4 geltend gemacht hat.

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

ARTICLE 43.

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 44.

Compétence.

Les actions judiciaires fondées sur la présente Convention ne peuvent être intentées que devant le juge compétent de l'Etat duquel relève le chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

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

Bei der gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen hat der Absender das Frachtbriefdoppel vorzulegen. Vermag er dies nicht, so kann er seinen Anspruch gegen die Eisenbahn nur mit Zustimmung des Empfängers oder dann gerichtlich geltend machen, wenn er nachweist, daß der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert hat.

ARTIKEL 43.

Eisenbahnen, gegen welche Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden können.

§ 1. Ansprüche auf Erstattung von Beträgen, die auf Grund des Frachtvertrages gezahlt worden sind, können entweder gegen die Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, die den Betrag erhoben hat, oder gegen diejenige, zu deren Gunsten der zu hohe Betrag erhoben worden ist.

§ 2. Ansprüche wegen Nachnahmen nach Artikel 19 können nur gegen die Versandbahn gerichtlich geltend gemacht werden.

§ 3. Sonstige Ansprüche aus dem Frachtvertrag können nur gegen die Versandbahn, die Empfangsbahn oder diejenige Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, auf deren Strecke sich die den Anspruch begründende Tatsache ereignet hat.

Die Empfangsbahn kann jedoch auch dann gerichtlich in Anspruch genommen werden, wenn sie weder das Gut noch den Frachtbrief erhalten hat.

§ 4. Besitzt der Kläger die Wahl unter mehreren Eisenbahnen, so erlischt sein Wahlrecht, sobald die Klage gegen eine dieser Eisenbahnen eingereicht ist.

§ 5. Im Wege der Widerklage oder der Einrede können Ansprüche auch gegen eine andere als die in den §§ 1, 2 und 3 genannten Eisenbahnen geltend gemacht werden, wenn sich die Klage auf denselben Frachtvertrag gründet.

ARTIKEL 44.

Zuständigkeit.

Wenn in Staatsverträgen oder Konzessionen nichts anderes bestimmt ist, können auf dieses Übereinkommen gegründete Ansprüche nur vor den Gerichten des Staates geltend gemacht werden, dem die in Anspruch genommene Eisenbahn angehört.

Betreibt ein Unternehmen mehrere selbständige Eisenbahnnetze in verschiedenen Staaten, so wird jedes dieser Netze als besondere Eisenbahn im Sinne dieses Artikels angesehen.

ARTICLE 45.

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

§ 1. Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le chemin de fer ou lorsque l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer est tenu de dresser sans délai et si possible en présence de cet ayant droit un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de la marchandise, son poids et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Une copie de ce procès-verbal doit être remise gratuitement à l'ayant droit s'il le demande.

§ 2. Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander la constatation judiciaire de l'état et du poids de la marchandise, ainsi que des causes et du montant du dommage; la procédure est soumise aux lois et règlements de l'Etat où la constatation judiciaire a lieu.

ARTICLE 46.

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

§ 1. L'acceptation de la marchandise par l'ayant droit éteint toute action née du contrat de transport contre le chemin de fer pour dépassement du délai de livraison, perte partielle ou avarie.

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

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

b) en cas de réclamation pour dépassement du délai de livraison, lorsqu'elle est faite à l'un des chemins de fer désignés par l'article 43, § 3, dans un délai ne dépassant pas soixante jours non compris celui de l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit;

c) en cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie:

1° si la perte ou l'avarie a été constatée avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit conformément à l'article 45;

2° si la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 45 n'a été omise que par la faute du chemin de fer;

d) en cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence est constatée après l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit à la double condition:

ARTIKEL 45.

Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung des Gutes.

§ 1. Wird eine teilweiser Verlust oder eine Beschädigung von der Eisenbahn entdeckt oder vermutet oder vom Berechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn je nach der Art des Schadens den Zustand des Gutes, sein Gewicht und, soweit möglich, Ausmaß und Ursache des Schadens sowie den Zeitpunkt seines Entstehens unverzüglich in einer Niederschrift (Tatbestandsaufnahme) festzuhalten, und zwar wenn möglich in Gegenwart des Berechtigten.

Dem Berechtigten ist auf sein Verlangen eine Abschrift dieser Tatbestandsaufnahme unentgeltlich auszuhändigen.

§ 2. Wenn der Berechtigte die Feststellungen der Tatbestandsaufnahme nicht anerkennt, kann er verlangen, daß der Zustand und das Gewicht des Gutes, die Schadensursache sowie der Betrag des Schadens gerichtlich festgestellt werden; das Verfahren richtet sich nach den Gesetzen und Vorschriften des Staates, in dem die gerichtliche Feststellung erfolgt.

ARTIKEL 46.

Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrag.

§ 1. Mit der Annahme des Gutes durch den Berechtigten sind alle Ansprüche aus dem Frachtvertrag wegen Überschreitung der Lieferfrist, teilweisen Verlustes oder Beschädigung gegen die Eisenbahn erloschen.

§ 2. Jedoch erlöschen nicht:

a) Entschädigungsansprüche, wenn der Berechtigte nachweist, daß der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn verursacht worden ist;

b) Entschädigungsansprüche wegen Überschreitung der Lieferfrist, wenn sie bei einer der in Artikel 43 § 3 genannten Eisenbahnen binnen 60 Tagen, den Tag der Annahme des Gutes durch den Berechtigten nicht mitgerechnet, geltend gemacht werden;

c) Entschädigungsansprüche wegen teilweisen Verlustes oder wegen Beschädigung:

1. wenn der Verlust oder die Beschädigung vor der Annahme des Gutes durch den Berechtigten nach Artikel 45 festgestellt worden ist;

2. wenn die Feststellung, die nach Artikel 45 hätte erfolgen müssen, nur durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;

d) Entschädigungsansprüche wegen äußerlich nicht erkennbarer Schäden, die erst nach der Annahme des Gutes durch den Berechtigten festgestellt worden sind, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

1° qu'immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise, la demande de constatation conforme à l'article 45 soit faite par l'ayant droit; lorsque ce délai doit prendre fin un dimanche ou un jour férié légal, son expiration est reportée au premier jour ouvrable suivant;

2° que l'ayant droit prouve que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison.

§ 3. Si la marchandise a été réexpédiée dans les conditions prévues à l'article 29, § 1, les actions en indemnité pour perte partielle ou avarie nées de l'un des contrats de transport antérieurs s'éteignent comme s'il s'agissait d'un contrat unique.

ARTICLE 47.

Prescription de l'action née du contrat de transport.

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

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

- a) de l'action en versement d'un remboursement perçu par le chemin de fer sur le destinataire;
- b) de l'action en versement du reliquat d'une vente effectuée par le chemin de fer;
- c) d'une action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol;
- d) d'une action fondée sur un cas de fraude;
- e) dans le cas prévu à l'article 29, § 1, de l'action fondée sur l'un des contrats de transport antérieurs à la réexpédition.

§ 2. La prescription court:

- a) pour les actions en indemnité pour perte partielle, avarie ou dépassement du délai de livraison: du jour où la livraison a eu lieu;
- b) pour les actions en indemnité pour perte totale: du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;
- c) pour les actions en paiement ou en restitution de prix de transport, de frais accessoires ou de surtaxes, ou pour les actions en rectification en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul:

1° s'il y a eu paiement: du jour du paiement;

1. die Feststellung nach Artikel 45 muß sofort nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Annahme des Gutes durch den Berechtigten verlangt werden; wenn diese Frist an einem Sonntag oder gesetzlichen Feiertag ablaufen würde, endet sie erst am darauffolgenden Werktag;

2. der Berechtigte muß beweisen, daß der Schaden in der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist.

§ 3. Ist das Gut unter den in Artikel 29 § 1 vorgesehenen Bedingungen neu aufgegeben worden, so erlöschen die Entschädigungsansprüche wegen teilweisen Verlustes oder Beschädigung aus einem der vorangehenden Frachtverträge, wie wenn es sich um einen einzigen Frachtvertrag handeln würde.

ARTIKEL 47.

Verjährung der Ansprüche aus dem Frachtvertrag.

§ 1. Ansprüche aus dem Frachtvertrag verjähren in einem Jahre.

Die Verjährungsfrist beträgt jedoch drei Jahre:

- a) bei Ansprüchen auf Auszahlung einer Nachnahme, welche die Eisenbahn vom Empfänger eingezogen hat;
- b) bei Ansprüchen auf Auszahlung des Erlöses eines von der Eisenbahn vorgenommenen Verkaufes;
- c) bei Ansprüchen wegen eines durch Vorsatz verursachten Schadens;
- d) bei Ansprüchen im Falle eines Betruges;
- e) bei Ansprüchen aus einem der der Neuaufgabe vorangehenden Frachtverträge in dem in Artikel 29 § 1 vorgesehenen Falle.

§ 2. Die Verjährung beginnt:

- a) bei Entschädigungsansprüchen wegen Überschreitung der Lieferfrist, teilweisen Verlustes oder Beschädigung mit dem Tage der Ablieferung;
- b) bei Entschädigungsansprüchen wegen gänzlichen Verlustes mit dem 30. Tage nach Ablauf der Lieferfrist;
- c) bei Ansprüchen auf Zahlung oder Erstattung von Fracht, Nebengebühren oder Frachtzuschlägen oder auf Berichtigung bei unrichtiger Tarifierung oder bei Rechenfehlern:

1. wenn eine Zahlung erfolgte, mit dem Tage der Zahlung;

2° s'il n'y a pas eu paiement: du jour de l'acceptation de la marchandise au transport, si le paiement incombe à l'expéditeur, ou du jour où le destinataire a retiré la lettre de voiture, si le paiement lui incombe;

3° s'il s'agit des sommes affranchies à l'aide d'un bulletin d'affranchissement: du jour où le chemin de fer remet à l'expéditeur le compte des frais prévu à l'article 17, § 7; à défaut de cette remise, le délai pour les créances du chemin de fer court à partir du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

- d) pour les actions du chemin de fer en paiement d'une somme payée par le destinataire aux lieu et place de l'expéditeur, ou vice versa, et que le chemin de fer est tenu de restituer à l'ayant droit: du jour où la demande de restitution a été faite;
- e) pour les actions relatives aux remboursements prévus à l'article 19: du quarante-deuxième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;
- f) pour les actions en paiement d'un reliquat de vente: du jour de la vente;
- g) pour les actions en paiement d'un supplément de droit réclamé par la douane: du jour de la réclamation de la douane.
- h) dans tous les autres cas: du jour où le droit peut être exercé.

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

§ 3. En cas de réclamation administrative adressée au chemin de fer conformément à l'article 41, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 4. L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

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

2. wenn keine Zahlung erfolgte, mit dem Tage der Annahme des Gutes zur Beförderung, sofern die Zahlung dem Absender obliegt, oder mit dem Tage, an dem der Empfänger den Frachtbrief eingelöst hat, sofern die Zahlung ihm obliegt;

3. wenn die Beträge Gegenstand einer Frankaturrechnung waren, mit dem Tage, an dem die Eisenbahn dem Absender die in Artikel 17 § 7 vorgesehene Kostenrechnung übergibt; wird diese nicht übergeben, so beginnt die Frist für die Geltendmachung der Ansprüche der Eisenbahn mit dem 30. Tage nach Ablauf der Lieferfrist;

- d) bei Ansprüchen der Eisenbahn auf Zahlung von Beträgen, die der Empfänger statt des Absenders oder die der Absender statt des Empfängers gezahlt hat und welche die Eisenbahn dem Berechtigten erstatten muß, mit dem Tage, an dem die Erstattung gefordert wird;
- e) bei Ansprüchen wegen Nachnahmen nach Artikel 19 mit dem 42. Tage nach Ablauf der Lieferfrist;
- f) bei Ansprüchen auf Auszahlung eines Verkaufserlöses mit dem Tage des Verkaufs;
- g) bei Ansprüchen auf eine von der Zollbehörde verlangte Nachzahlung mit dem Tage, an dem die Zollbehörde das Verlangen gestellt hat;
- h) in allen anderen Fällen mit dem Tage, an dem das Recht geltend gemacht werden kann.

Der als Beginn der Verjährung bezeichnete Tag ist in keinem Falle in der Frist inbegriffen.

§ 3. Wenn der Berechtigte bei der Eisenbahn eine Reklamation nach Artikel 41 einreicht, wird der Lauf der Verjährung bis zu dem Tage gehemmt, an dem die Eisenbahn die Reklamation durch schriftlichen Bescheid zurückweist und die der Reklamation beigefügten Belege zurückgibt. Wird der Reklamation teilweise stattgegeben, so beginnt die Verjährung nur für den noch streitigen Teil der Reklamation wieder zu laufen. Wer sich auf die Einreichung einer Reklamation, auf die Erteilung eines Bescheides oder auf die Rückgabe von Belegen beruft, hat dies zu beweisen.

Weitere Reklamationen, die denselben Anspruch betreffen, hemmen die Verjährung nicht.

§ 4. Ansprüche, die verjährt sind, können auch nicht im Wege der Widerklage oder der Einrede geltend gemacht werden.

§ 5. Vorbehaltlich vorstehender Bestimmungen gelten für die Hemmung und die Unterbrechung der Verjährung die Gesetze und Vorschriften des Staates, in dem die Klage erhoben wird.

Chapitre III.

Règlement des comptes. Recours des chemins de fer entre eux.

ARTICLE 48.

Règlement des comptes entre chemins de fer.

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

Les modalités de paiement sont fixées dans des accords intervenus entre les chemins de fer.

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

§ 3. Si le chemin de fer destinataire livre la marchandise sans recouvrer les frais ou autres créances résultant du contrat de transport, il en est responsable envers les chemins de fer précédents et les autres intéressés.

§ 4. En cas de carence de paiement de l'un des chemins de fer, constatée par l'Office central des transports internationaux par chemins de fer à la demande de l'un des chemins de fer créanciers, les conséquences en sont supportées par tous les autres chemins de fer qui ont participé au transport, proportionnellement à leur part dans le prix de transport.

Le droit de recours contre le chemin de fer dont la carence a été constatée reste réservé.

ARTICLE 49.

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

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

- a) le chemin de fer par le fait duquel le dommage a été causé en est seul responsable;
- b) lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé. Si la distinction est impossible dans l'espèce, la charge de l'indemnité est répartie entre eux d'après les principes énoncés à la lettre c);

Kapitel III.

Abrechnung. Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander.

ARTIKEL 48.

Abrechnung unter den Eisenbahnen.

§ 1. Jede Eisenbahn, die bei der Auf- oder Ablieferung des Gutes die Kosten oder sonstige auf dem Frachtvertrag beruhende Forderungen eingezogen hat, ist verpflichtet, den beteiligten Eisenbahnen den ihnen zukommenden Anteil zu bezahlen.

Die Art und Weise der Bezahlung wird in Vereinbarungen unter den Eisenbahnen geregelt.

§ 2. Die Versandbahn haftet vorbehaltlich ihrer Ansprüche gegen den Absender für die Fracht und die sonstigen Kosten, die sie nicht erhoben hat, obwohl sie der Absender nach dem Frachtbrief übernommen hatte.

§ 3. Liefert die Empfangsbahn das Gut ab, ohne die Kosten oder sonstige auf dem Frachtvertrag beruhende Forderungen einzuziehen, so haftet sie gegenüber den beteiligten Eisenbahnen und gegenüber den anderen Interessenten.

§ 4. Hat das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr auf Verlangen einer der Gläubigereisenbahnen festgestellt, daß eine Eisenbahn nicht zahlt, so haben alle anderen an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen den Ausfall im Verhältnis ihrer Frachtanteile zu tragen.

Der Rückgriff gegen die säumige Eisenbahn bleibt vorbehalten.

ARTIKEL 49.

Rückgriff bei Entschädigung für Verlust oder für Beschädigung.

§ 1. Hat eine Eisenbahn auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens eine Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust oder für Beschädigung geleistet, so steht ihr der Rückgriff gegen die an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen nach folgenden Bestimmungen zu:

- a) die Eisenbahn, die den Schaden verursacht hat, haftet ausschließlich dafür;
- b) haben mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht, so haftet jede Eisenbahn für den von ihr verursachten Schaden. Ist eine Ausscheidung nach den Umständen des Falles nicht möglich, so werden die Anteile der Eisenbahnen an der Entschädigung nach den Grundsätzen unter c) bestimmt;

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

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

ARTICLE 50.

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

§ 1. Les règles énoncées dans l'article 49 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour dépassement du délai de livraison. Si le dépassement du délai de livraison a eu pour cause des irrégularités constatées sur plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

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

- a) entre deux chemins de fer voisins:
- 1° le délai d'expédition est partagé par moitié;
 - 2° le délai de transport est partagé proportionnellement au nombre de kilomètres de distance d'application des tarifs sur chacun des deux chemins de fer;
- b) entre trois chemins de fer ou plus:
- 1° le délai d'expédition est partagé par moitié entre le chemin de fer expéditeur et le chemin de fer destinataire;
 - 2° un tiers du délai de transport est partagé par parts égales entre tous les chemins de fer participants;
 - 3° les deux autres tiers du délai de transport sont partagés proportionnellement au nombre de kilomètres de distance d'application des tarifs sur chacun de ces chemins de fer.

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

c) wenn nicht nachgewiesen werden kann, daß eine oder mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht haben, so wird der bezahlte Betrag auf sämtliche an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen verteilt, mit Ausnahme derjenigen, die beweisen, daß der Schaden nicht auf ihren Strecken verursacht worden ist. Die Verteilung erfolgt im Verhältnis der Tarifkilometer.

§ 2. Bei Zahlungsunfähigkeit einer dieser Eisenbahnen wird der auf sie entfallende, aber von ihr nicht bezahlte Anteil unter alle anderen an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen im Verhältnis der Tarifkilometer verteilt.

ARTIKEL 50.

Rückgriff bei Entschädigung für Überschreitung der Lieferfrist.

§ 1. Die Bestimmungen des Artikels 49 finden auch bei Entschädigung für Überschreitung der Lieferfrist Anwendung. Wird die Überschreitung durch Unregelmäßigkeiten veranlaßt, die bei mehreren Eisenbahnen festgestellt worden sind, so ist die Entschädigung unter diese Eisenbahnen im Verhältnis der Dauer der auf ihren Strecken entstandenen Verspätung zu verteilen.

§ 2. Die in Artikel 11 festgesetzten Lieferfristen werden unter die an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen wie folgt verteilt:

- a) im Verkehr zweier Nachbarbahnen:
1. die Abfertigungsfrist wird zu gleichen Teilen verteilt;
 2. die Beförderungsfrist wird im Verhältnis der Tarifkilometer, die auf jede der beiden Eisenbahnen entfallen, verteilt;
- b) im Verkehr zwischen drei oder mehr Bahnen:
1. die Abfertigungsfrist wird zu gleichen Teilen unter die Versandbahn und die Empfangsbahn verteilt;
 2. ein Drittel der Beförderungsfrist wird zu gleichen Teilen unter alle beteiligten Eisenbahnen verteilt;
 3. die beiden anderen Drittel der Beförderungsfrist werden im Verhältnis der Tarifkilometer, die auf jede dieser Eisenbahnen entfallen, verteilt.

§ 3. Zuschlagsfristen, auf die eine Eisenbahn Anspruch hat, werden dieser Eisenbahn zugeteilt.

§ 4. Le temps écoulé entre la remise de la marchandise au chemin de fer et l'origine du délai d'expédition est attribué exclusivement au chemin de fer expéditeur.

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

ARTICLE 51.

Procédure de recours.

§ 1. Le chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 49 et 50 n'est jamais habilité à contester le bien-fondé du paiement effectué par l'administration exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par l'autorité de justice après que l'assignation lui avait été dûment signifiée et qu'il avait été mis à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixe, selon les circonstances de fait, les délais impartis pour la signification et pour l'intervention.

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

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

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

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

ARTICLE 52.

Compétence pour les recours.

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

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

ARTICLE 53.

Accords au sujet des recours.

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux règles de recours réciproques définies au chapitre III.

§ 4. Die Zeit von der Aufgabe des Gutes bis zum Beginn der Abfertigungsfrist wird ausschließlich der Versandbahn zugeteilt.

§ 5. Die oben erwähnte Verteilung kommt nur in Betracht, wenn die Lieferfrist im ganzen nicht eingehalten worden ist.

ARTIKEL 51.

Rückgriffsverfahren.

§ 1. Eine Eisenbahn, gegen die nach Artikel 49 oder 50 Rückgriff genommen wird, ist nicht befugt, die Rechtmäßigkeit der durch die rückgriffnehmende Eisenbahn geleisteten Zahlung zu bestreiten, wenn die Entschädigung gerichtlich festgesetzt worden ist, nachdem der Eisenbahn durch gehörige Streitverkündung die Möglichkeit gegeben war, dem Rechtsstreit beizutreten. Das Gericht der Hauptsache bestimmt nach den Umständen des Falles die Fristen für die Streitverkündung und für den Beitritt.

§ 2. Die rückgriffnehmende Eisenbahn hat sämtliche beteiligten Eisenbahnen, mit denen sie sich nicht gütlich geeinigt hat, mit derselben Klage zu belangen; andernfalls erlischt das Recht des Rückgriffs gegen die nicht belangten Eisenbahnen.

§ 3. Das Gericht hat im selben Verfahren über alle Rückgriffe, mit denen es befaßt ist, zu entscheiden.

§ 4. Den beklagten Eisenbahnen steht kein weiterer Rückgriff zu.

§ 5. Das Rückgriffsverfahren darf nicht in das Entschädigungsverfahren einbezogen werden.

ARTIKEL 52.

Zuständigkeit beim Rückgriff.

§ 1. Das Gericht des Sitzes der Eisenbahn, gegen die der Rückgriff genommen wird, ist für solche Klagen ausschließlich zuständig.

§ 2. Ist die Klage gegen mehrere Eisenbahnen zu erheben, so hat die klagende Eisenbahn die Wahl unter den nach § 1 zuständigen Gerichten.

ARTIKEL 53.

Vereinbarungen über den Rückgriff.

Die Eisenbahnen können Vereinbarungen treffen, die von den Vorschriften des Kapitels III über den gegenseitigen Rückgriff abweichen.

TITRE IV.**Dispositions diverses.****ARTICLE 54.****Application du droit national.**

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

ARTICLE 55.**Règles générales de procédure.**

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

ARTICLE 56.**Exécution des jugements. Saisies et cautions.**

§ 1. Lorsque les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent en vertu des dispositions de la présente Convention sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat intéressé. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

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

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

§ 3. Le matériel roulant du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au transport et appartenant au chemin de fer, tels que containers, agrès de chargement, bâches, etc., ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat.

Les wagons de particuliers ainsi que les objets de toute nature servant au transport, contenus

TITEL IV.**Verschiedene Vorschriften.****ARTIKEL 54.****Anwendung des Landesrechtes.**

Soweit in diesem Übereinkommen keine Bestimmungen getroffen sind, finden die Bestimmungen der Landesgesetze und -vorschriften Anwendung, die in den einzelnen Staaten für den Frachtverkehr erlassen sind.

ARTIKEL 55.**Allgemeine Verfahrensvorschriften.**

In allen Rechtsstreitigkeiten, zu denen die unter dieses Übereinkommen fallenden Beförderungen Anlaß geben, richtet sich das Verfahren nach dem Recht des zuständigen Gerichtes, soweit nicht durch dieses Übereinkommen andere Bestimmungen getroffen sind.

ARTIKEL 56.**Vollstreckbarkeit der Urteile.
Beschlagnahme und Sicherheitsleistung.**

§ 1. Urteile, auch Versäumnisurteile, die auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens von dem zuständigen Gericht erlassen und nach den für das urteilende Gericht maßgebenden Gesetzen vollstreckbar geworden sind, sind in jedem anderen Vertragsstaat vollstreckbar, sobald die in dem betreffenden Staate vorgeschriebenen Förmlichkeiten erfüllt sind. Eine sachliche Nachprüfung des Inhaltes ist nicht zulässig.

Auf nur vorläufig vollstreckbare Urteile findet diese Vorschrift keine Anwendung, ebenso wenig auf solche Bestimmungen eines Urteils, die dem im Rechtsstreit unterlegenen Kläger außer den Kosten eine Entschädigung auferlegen.

§ 2. Die aus einer internationalen Beförderung herrührenden Forderungen einer Eisenbahn gegen eine andere Eisenbahn, die nicht dem gleichen Staate angehört, können nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates mit Arrest belegt oder gepfändet werden, dem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört.

§ 3. Das rollende Material einer Eisenbahn mit Einschluß aller dazu gehörenden und für die Beförderung benötigten bahneigenen Gegenstände, wie Behälter (Container), Ladegeräte, Decken, kann in einem anderen Staate als demjenigen, dem die Eigentumsbahn angehört, nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte dieses Staates mit Arrest belegt oder gepfändet werden.

Privatwagen mit Einschluß aller dazu gehörenden und für die Beförderung benötigten, im

dans ce matériel et appartenant au propriétaire du wagon, ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat du domicile du propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat.

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

ARTICLE 57.

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

§ 1. Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention ou ses annexes sont considérées comme se rapportant au franc or d'un poids de $\frac{10}{31}$ de gramme au titre de 0,900.

§ 2. Le chemin de fer est tenu de publier les cours auxquels il effectue la conversion des prix de transport, des autres frais et des remboursements exprimés en unités monétaires étrangères, qui sont payés en monnaie du pays (cours de conversion).

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

ARTICLE 58.

Office central des transports internationaux par chemins de fer.

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

- a) de recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacun des chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres Etats et chemins de fer;
- b) de recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux;
- c) de faciliter, entre les divers chemins de fer, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux;
- d) de tenter, à la demande d'un des Etats contractants ou d'une des entreprises de transport dont les lignes sont inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 59, la conciliation, soit en prêtant ses bons offices ou sa médiation, soit de toute autre manière.

Eigentum des Wageneigentümers stehenden Gegenstände können in einem anderen Staat als demjenigen, in welchem der Wageneigentümer seinen Wohnsitz hat, nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte dieses Staates mit Arrest belegt oder gepfändet werden.

§ 4. Eine Sicherheitsleistung für die Kosten des Rechtsstreites kann bei Klagen aus einem internationalen Frachtvertrag nicht gefordert werden.

ARTIKEL 57.

Währung. Umrechnungs- und Annahmekurse für fremde Währungen.

§ 1. Als Franken im Sinne dieses Übereinkommens und seiner Anlagen gelten Goldfranken im Gewicht von $\frac{10}{31}$ Gramm und 0,900 Feingehalt.

§ 2: Die Eisenbahn hat die Kurse bekanntzugeben, zu denen sie die in ausländischer Währung ausgedrückten Frachten, sonstigen Kosten und Nachnahmen umrechnet, wenn sie in inländischer Währung bezahlt werden (Umrechnungskurse).

§ 3. Ebenso hat eine Eisenbahn, die fremdes Geld in Zahlung nimmt, die Kurse bekanntzugeben, zu denen sie es annimmt (Annahmekurse).

ARTIKEL 58.

Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr.

§ 1. Um die Ausführung dieses Übereinkommens zu erleichtern und zu sichern, besteht ein Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr, das folgende Aufgaben hat:

- a) die Mitteilungen der Vertragsstaaten und der beteiligten Eisenbahnen entgegenzunehmen und sie den übrigen Staaten und Eisenbahnen zur Kenntnis zu bringen;
- b) Nachrichten aller Art, die für den internationalen Verkehr von Wichtigkeit sind, zu sammeln, zusammenzustellen und zu veröffentlichen;
- c) die durch den internationalen Verkehr bedingten finanziellen Beziehungen zwischen den Eisenbahnen sowie die Einziehung rückständiger Forderungen zu erleichtern und in dieser Hinsicht die Beziehungen der Eisenbahnen untereinander zu festigen;
- d) auf Verlangen eines Vertragsstaates oder eines Beförderungsunternehmens, dessen Strecken in die in Artikel 59 vorgesehene Liste eingetragen sind, durch Anbieten seiner guten Dienste oder seiner Vermittlung oder auf andere Weise eine Schlichtung

en vue de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;

- e) d'émettre, à la demande des parties en cause — Etats, entreprises de transport ou usagers —, un avis consultatif sur des différends ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;
- f) de collaborer au règlement de litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention par voie d'arbitrage;
- g) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 69, quand il y a lieu.

§ 2. Un règlement spécial constituant l'Annexe V à la présente Convention détermine le siège, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action. Il en détermine en outre les conditions de fonctionnement et de surveillance.

ARTICLE 59.

Liste des lignes soumises à la Convention.

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

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

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

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

zu versuchen, um Streitigkeiten zwischen den genannten Staaten oder Beförderungsunternehmen über die Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens beizulegen;

- e) auf Verlangen der beteiligten Parteien — Staaten, Beförderungsunternehmen oder Kunden — ein Gutachten bei Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens abzugeben;
- f) bei der schiedsgerichtlichen Beilegung von Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens mitzuwirken;
- g) die geschäftliche Behandlung der Anträge zur Abänderung dieses Übereinkommens vorzubereiten und gegebenenfalls den Zutritt von Konferenzen nach Artikel 69 vorzuschlagen.

§ 2. Eine besondere Satzung, welche die Anlage V zu diesem Übereinkommen bildet, enthält Bestimmungen über Sitz, Zusammensetzung und Organisation dieses Amtes sowie über die zur Ausübung seiner Tätigkeit notwendigen Mittel. Sie enthält auch Bestimmungen über die Tätigkeit des Zentralamtes und die Aufsicht über dieses Amt.

ARTIKEL 59.

Liste der dem Übereinkommen unterstehenden Strecken.

§ 1. Das in Artikel 58 bezeichnete Zentralamt hat die Liste der diesem Übereinkommen unterstehenden Strecken aufzustellen und auf dem laufenden zu halten. Zu diesem Zweck erhält es von den Vertragsstaaten die Mitteilungen über die Eintragung oder Löschung von Strecken einer Eisenbahn oder eines der in Artikel 2 bezeichneten Unternehmen.

§ 2. Für Beförderungen auf einer neu eingetragenen Strecke findet dieses Übereinkommen erst Anwendung nach Ablauf eines Monats, gerechnet vom Tage der vom Zentralamt an die anderen Staaten gerichteten Mitteilung über die Eintragung dieser Strecke.

§ 3. Das Zentralamt löscht eine Strecke, sobald der Vertragsstaat, auf dessen Ersuchen diese Strecke in die Liste aufgenommen worden ist, ihm mitgeteilt hat, daß die durch das Übereinkommen auferlegten Verpflichtungen für diese Strecke nicht mehr erfüllt werden können.

§ 4. Jede Eisenbahn ist, sobald sie vom Zentralamt die Nachricht von der Löschung erhalten hat, ohne weiteres berechtigt, alle sich aus der internationalen Beförderung ergebenden Beziehungen hinsichtlich der gelöschten Strecke abzubrechen. Bereits begonnene Beförderungen sind jedoch zu beenden.

ARTICLE 60.

**Dispositions spéciales à certains transports.
Dispositions complémentaires.**

§ 1. Les transports des wagons de particuliers sont régis par les dispositions de l'Annexe VII.

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

§ 3. Pour le transport des colis express, les chemins de fer peuvent au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs convenir de certaines dispositions spéciales conformes à l'Annexe IX.

§ 4. Pour les transports énumérés ci-après :

- a) transports avec document de transport négociable,
- b) transport à ne livrer que contre remise du duplicata de la lettre de voiture,
- c) transport de journaux,
- d) transports de marchandises destinées aux foires ou expositions,
- e) transports d'après de chargement et de moyens de protection contre la chaleur et le froid pour les marchandises transportées,

deux ou plusieurs Etats contractants, par des accords spéciaux, ou les chemins de fer, au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs, peuvent convenir de certaines conditions adaptées à ces transports et dérogeant à la présente Convention; notamment un document de transport différent du modèle de l'Annexe II à la présente Convention peut être prévu.

§ 5. Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains chemins de fer participants publient pour l'exécution de la Convention sont communiquées par eux à l'Office central.

Ces dispositions complémentaires peuvent être mises en vigueur sur les chemins de fer qui y ont adhéré, dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat, sans pouvoir porter dérogation à la présente Convention.

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

ARTICLE 61.

Règlement des différends par voie d'arbitrage.

§ 1. En tant qu'ils ne peuvent être réglés par les parties elles-mêmes, les litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application, d'une part, de la Convention, valable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel, et des dispositions complémentaires, édictées par certains Etats

ARTIKEL 60.

Sonderbestimmungen für bestimmte Beförderungen. Zusatzbestimmungen.

§ 1. Für die Beförderung von Privatwagen gelten die Bestimmungen der Anlage VII.

§ 2. Für die Beförderung von Behältern (Containern) gelten die Bestimmungen der Anlage VIII.

§ 3. Für die Beförderung von Expreßgut können die Eisenbahnen durch Aufnahme entsprechender Vorschriften in ihre Tarife bestimmte, der Anlage IX entsprechende Beförderungsbedingungen vereinbaren.

§ 4. Für die nachgenannten Arten von Sendungen:

- a) Sendungen mit begebaren Frachtturkunden,
- b) Sendungen, die nur gegen Übergabe des Frachtbriefdoppels abgeliefert werden,
- c) Sendungen von Zeitungen,
- d) Sendungen, die für Messen oder Ausstellungen bestimmt sind,
- e) Sendungen von Lademitteln sowie Mitteln zum Schutze des beförderten Gutes gegen Wärme und Kälte,

können zwei oder mehr Vertragsstaaten durch besondere Abkommen, ebenso die Eisenbahnen durch entsprechende Vorschriften in ihren Tarifen bestimmte Beförderungsbedingungen vereinbaren, die von diesem Übereinkommen abweichen dürfen; namentlich kann eine vom Muster der Anlage II zu diesem Übereinkommen abweichende Frachtturkunde vorgesehen werden.

§ 5. Die von einzelnen Vertragsstaaten oder Eisenbahnen zur Ausführung des Übereinkommens erlassenen Zusatzbestimmungen sind dem Zentralamt mitzuteilen.

Diese Zusatzbestimmungen können bei den Eisenbahnen, die sie übernommen haben, in der durch die Gesetze und Vorschriften jedes Staates vorgesehenen Form in Kraft gesetzt werden; sie dürfen den Bestimmungen dieses Übereinkommens nicht widersprechen.

Ihre Inkraftsetzung ist dem Zentralamt mitzuteilen.

ARTIKEL 61.

Schiedsgerichtliche Beilegung von Streitigkeiten.

§ 1. Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens als Landesrecht oder als Vertragsrecht und der von einzelnen Vertragsstaaten erlassenen Zusatzbestimmungen sowie der in Artikel 60 § 4 erwähnten besonderen Abkommen können auf Verlangen der Parteien,

contractants et, d'autre part, des accords spéciaux prévus à l'article 60, § 4, peuvent, à la demande des parties, être soumis à des tribunaux arbitraux dont la composition et la procédure font l'objet de l'Annexe X à la présente Convention.

§ 2. Toutefois, en cas de litige entre Etats, les dispositions de l'Annexe X ne lient pas les parties, qui peuvent déterminer librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3. A la demande des parties, la juridiction arbitrale peut être saisie:

a) sans préjudice du règlement de différends en vertu d'autres dispositions légales,

1° des litiges entre Etats contractants,

2° des litiges entre Etats contractants d'une part et Etats non contractants d'autre part,

3° des litiges entre Etats non contractants, pourvu que, dans les deux derniers cas, la Convention soit applicable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel;

b) des litiges entre entreprises de transport;

c) des litiges entre entreprises de transport et usagers;

d) des litiges entre usagers.

§ 4. La mise en œuvre de la procédure arbitrale a, quant à la suspension et à l'interruption de la description de la créance litigieuse, le même effet que l'ouverture de l'action devant le tribunal ordinaire.

§ 5. Les sentences rendues par les tribunaux arbitraux envers des entreprises de transport ou des usagers sont exécutoires dans chacun des Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu.

TITRE V.

Dispositions exceptionnelles.

ARTICLE 62.

Dérogations temporaires.

§ 1. Si la situation économique et financière d'un Etat est de nature à provoquer de graves difficultés pour l'application des dispositions du titre III, chapitre III, de la Convention, chaque Etat pourra, soit par des dispositions insérées dans les tarifs, soit par des actes de la puissance publique, tels que des autorisations générales ou particulières données aux adminis-

sofern diese Streitigkeiten nicht durch die Parteien selbst beigelegt werden können, Schiedsgerichten unterbreitet werden, deren Zusammensetzung und Verfahren in der Anlage X zu diesem Übereinkommen geregelt sind.

§ 2. Bei Streitigkeiten zwischen Staaten sind jedoch die Bestimmungen der Anlage X für die Parteien nicht verbindlich. Diese können die Zusammensetzung des Schiedsgerichtes und das schiedsgerichtliche Verfahren nach freiem Ermessen bestimmen.

§ 3. Auf Verlangen der Parteien kann die schiedsgerichtliche Entscheidung angerufen werden:

a) vorbehaltlich der Beilegung von Streitigkeiten auf Grund anderer gesetzlicher Bestimmungen

1. bei Streitigkeiten zwischen Vertragsstaaten,

2. bei Streitigkeiten zwischen Vertragsstaaten einerseits und Nichtvertragsstaaten andererseits,

3. bei Streitigkeiten zwischen Nichtvertragsstaaten, sofern in den beiden letzten Fällen das Übereinkommen als Landesrecht oder als Vertragsrecht anwendbar ist;

b) bei Streitigkeiten zwischen Beförderungsunternehmen;

c) bei Streitigkeiten zwischen Beförderungsunternehmen und Kunden;

d) bei Streitigkeiten zwischen Kunden.

§ 4. Die Einleitung des schiedsgerichtlichen Verfahrens hat bezüglich der Hemmung und Unterbrechung der Verjährung der strittigen Forderung dieselbe Wirkung wie die Erhebung der Klage vor dem ordentlichen Gericht.

§ 5. Die Schiedssprüche der Schiedsgerichte sind gegenüber Beförderungsunternehmen und Kunden in jedem Vertragsstaat vollstreckbar, sobald die in dem Staat, in welchem die Vollstreckung erfolgen soll, vorgeschriebenen Förmlichkeiten erfüllt sind.

TITEL V.

Ausnahmebestimmungen.

ARTIKEL 62.

Vorübergehende Abweichungen.

§ 1. Wenn die wirtschaftliche und finanzielle Lage eines Landes große Schwierigkeiten bei der Anwendung der Bestimmungen des Titels III, Kapitel III, des Übereinkommens hervorrufen könnte, kann jeder Staat durch Tarifvorschriften oder durch Maßnahmen der Staatsgewalt, wie eine allgemeine oder besondere Ermächtigung an die Eisenbahnverwaltungen, von den Artikeln

trations de chemin de fer, déroger aux dispositions des articles 17, 19 et 21 de la Convention en décidant pour certains trafics:

- a) que les expéditions au départ de cet Etat devront être affranchies:
 - 1° soit jusqu'à ses frontières,
 - 2° soit au moins jusqu'à ses frontières;
- b) que les expéditions à destination de cet Etat devront être affranchies au départ:
 - 1° soit au moins jusqu'à ses frontières, pour autant que l'Etat de départ n'a pas à recourir à la restriction visées sous a) 1°,
 - 2° soit au plus jusqu'à ses frontières;
- c) que les expéditions soit en provenance soit à destination de cet Etat ne pourront être grevées d'aucun remboursement et que les débours ne seront pas admis, ou que les remboursements et les débours ne seront admis que dans certaines limites;
- d) qu'il ne sera pas permis à l'expéditeur de modifier le contrat de transport en ce qui concerne le pays de destination, l'affranchissement et le remboursement.

§ 2. Sous les mêmes conditions, les Etats pourront, par des autorisations générales ou particulières données aux administrations de chemins de fer, déroger aux dispositions des articles 17, 19, 21 et 22 de la Convention en décidant, dans leurs relations réciproques:

- a) que les règles du paiement des frais seront spécialement fixées après accord entre les chemins de fer intéressés à ces règles.

Ces règles ne pourront pas contenir de modalités non prévues à l'article 17;

- b) que certaines demandes de modifications au contrat de transport ne seront pas admises.

§ 3. Les mesures prises en conformité des §§ 1 et 2 seront communiquées à l'Office central.

Les mesures énumérées au § 1 entreront en vigueur au plus tôt à l'expiration d'un délai de huit jours à compter de la date de la lettre par laquelle l'Office central aura notifié la mesure aux autres Etats.

Les mesures énumérées au § 2 entreront en vigueur au plus tôt à l'expiration d'un délai de deux jours à compter de la date de leur publication dans les Etats intéressés.

17, 19 und 21 des Übereinkommens abweichende Bestimmungen treffen, indem für bestimmte Verkehre vorgeschrieben wird:

- a) daß für Sendungen aus diesem Staat die Kosten
 - 1. bis zu seinen Grenzen,
 - 2. mindestens bis zu seinen Grenzen vom Absender übernommen werden müssen;
- b) daß für Sendungen nach diesem Staat die Kosten
 - 1. mindestens bis zu seinen Grenzen vom Absender übernommen werden müssen, sofern der Versandstaat nicht zu einer Einschränkung nach lit. a Ziffer 1 gezwungen ist,
 - 2. höchstens bis zu seinen Grenzen vom Absender übernommen werden dürfen;
- c) daß Sendungen von oder nach diesem Staat nicht mit Nachnahme belastet werden dürfen und daß keine Barvorschüsse zugelassen sind oder daß Nachnahmen und Barvorschüsse nur bis zu gewissen Beträgen zugelassen sind;
- d) daß der Absender den Frachtvertrag hinsichtlich des Bestimmungslandes, der Bezahlung der Kosten und der Nachnahme nicht ändern darf.

§ 2. Unter den gleichen Voraussetzungen können die Staaten durch allgemeine oder besondere Ermächtigung an die Eisenbahnverwaltungen von den Artikeln 17, 19, 21 und 22 des Übereinkommens für ihren gegenseitigen Verkehr abweichende Bestimmungen treffen, und zwar in dem Sinne:

- a) daß die Bestimmungen über die Zahlung der Kosten im Einverständnis mit den an diesen Bestimmungen interessierten Eisenbahnen besonders geregelt werden.

Diese Bestimmungen dürfen keine Zahlungsart vorsehen, die in Artikel 17 nicht zugelassen ist;

- b) daß gewisse nachträgliche Verfügungen nicht zulässig sind.

§ 3. Die auf Grund der §§ 1 und 2 getroffenen Maßnahmen sind dem Zentralamt bekanntzugeben.

Die in § 1 vorgesehenen Maßnahmen treten frühestens nach Ablauf von acht Tagen in Kraft, gerechnet vom Tage der vom Zentralamt an die anderen Vertragsstaaten gerichteten Mitteilung über diese Maßnahmen.

Die in § 2 vorgesehenen Maßnahmen treten frühestens nach Ablauf von zwei Tagen nach dem Tage in Kraft, an dem sie in den beteiligten Staaten veröffentlicht worden sind.

§ 4. Les envois en cours de route ne seront pas affectés par les dites mesures.

ARTICLE 63.

Responsabilité en trafic fer-mer.

§ 1. Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, § 1, chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises à la Convention, ajouter l'ensemble des causes d'exonération énoncées ci-après à celles qui sont prévues à l'article 27.

Le transporteur ne peut s'en prévaloir que s'il fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement de la marchandise à bord du navire jusqu'à son déchargement du navire.

Ces causes d'exonération sont les suivantes:

- a) actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;
- b) innavigabilité du navire, à condition que le transporteur fasse la preuve que cette innavigabilité n'est pas imputable à un manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état de navigabilité ou à lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où la marchandise est chargée, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation de la marchandise;
- c) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés;
- d) périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables;
- e) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;
- f) chargement de la marchandise sur le pont du navire, à condition qu'elle ait été chargée sur le pont avec le consentement de l'expéditeur donné dans la lettre de voiture, et qu'elle ne soit pas sur wagon.

Les causes d'exonération ci-dessus ne suppriment ni ne diminuent en rien les obligations générales du transporteur, et notamment son obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité

§ 4. Unterwegs befindliche Sendungen werden von diesen Maßnahmen nicht betroffen.

ARTIKEL 63.

Haftung im Eisenbahn-See-Verkehr.

§ 1. Bei Eisenbahn-See-Beförderungen über die in Artikel 2 § 1 erwähnten Linien kann jeder Staat, indem er die Aufnahme eines entsprechenden Vermerkes in die Liste der dem Übereinkommen unterstellten Linien verlangt, die Gründe für die Befreiung von der Haftung nach Artikel 27 durch die nachstehenden Gründe, jedoch nur in ihrer Gesamtheit, ergänzen.

Der Frachtführer kann sich auf diese Gründe nur berufen, wenn er beweist, daß die Überschreitung der Lieferfrist, der Verlust oder die Beschädigung auf der Seestrecke vom Beginn des Einladens der Güter in das Schiff bis zu ihrer Ausladung aus dem Schiff entstanden ist.

Diese Gründe für die Befreiung von der Haftung sind die folgenden:

- a) Handlungen, Nachlässigkeit oder Unterlassungen des Kapitäns, der Schiffsbesatzung, des Lotsen oder der Angestellten des Frachtführers bei der Führung oder dem Betrieb des Schiffes;
- b) Seeuntüchtigkeit des Schiffes, sofern der Frachtführer beweist, daß sie nicht auf einem Mangel an gehöriger Sorgfalt seinerseits beruht, um das Schiff seetüchtig zu machen oder um es gehörig zu bemannen, einzurichten oder zu verproviantieren oder um alle Teile des Schiffes, in denen Güter verladen werden, für deren Aufnahme, Beförderung und Erhaltung einzurichten und instand zu setzen;
- c) Feuer, sofern der Frachtführer beweist, daß es weder durch sein Verschulden noch durch Verschulden des Kapitäns, der Schiffsbesatzung, des Lotsen oder der in seinem Dienste stehenden Personen entstanden ist;
- d) Gefahren oder Unfälle der See und anderer schiffbarer Gewässer;
- e) Rettung oder Versuch der Rettung von Leben oder Eigentum zur See;
- f) Verladung des Gutes auf Deck, sofern der Absender seine Einwilligung dazu im Frachtbrief gegeben hat und sofern das Gut nicht in Eisenbahnwagen befördert wird.

Die vorstehenden Gründe für die Befreiung von der Haftung haben weder eine Aufhebung noch eine Einschränkung der allgemeinen Verpflichtungen des Frachtführers zur Folge, insbesondere nicht seiner Verpflichtung, die gehörige

ou pour lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou pour approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où la marchandise est chargée, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation de la marchandise.

Lorsque le transporteur fait valoir les causes d'exonération qui précèdent, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que le dépassement du délai de livraison, la perte ou l'avarie est dû à une faute du transporteur, du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés, faute autre que celle qui est prévue sous lettre a).

§ 2. Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste mentionnée à l'article premier, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises.

En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats, l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

§ 3. Les mesures prises en conformité du présent article sont communiquées à l'Office central. Elles entreront en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de la lettre par laquelle l'Office central aura notifié ces mesures aux autres Etats.

Les envois en cours de route ne seront pas affectés par les dites mesures.

ARTICLE 64.

Responsabilité en cas d'accidents nucléaires.

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

TITRE VI.

Dispositions finales.

ARTICLE 65.

Signature.

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

Sorgfalt anzuwenden, um das Schiff seetüchtig zu machen oder um es gehörig zu bemannen, einzurichten oder zu verproviantieren oder um alle Teile des Schiffes, in denen Güter verladen werden, für deren Aufnahme, Beförderung und Erhaltung einzurichten und instand zu setzen.

Der Frachtführer ist jedoch auch in den vorerwähnten Fällen haftbar, wenn der Berechtigte beweist, daß die Überschreitung der Lieferfrist, der Verlust oder die Beschädigung auf einem Verschulden des Frachtführers, des Kapitäns, der Schiffsbesatzung, des Lotsen oder der im Dienste des Frachtführers stehenden Personen beruht, das nicht unter a) vorgesehen ist.

§ 2. Wird eine Seestrecke durch mehrere Unternehmen bedient, die in die in Artikel 1 vorgesehene Liste eingetragen sind, so müssen für alle Unternehmen die gleichen Haftungs-vorschriften gelten.

Sind diese Unternehmen auf Antrag verschiedener Staaten in die Liste eingetragen worden, so muß außerdem über die Anwendung dieser Haftungs-vorschriften vorher eine Verständigung unter diesen Staaten erfolgt sein.

§ 3. Die auf Grund dieses Artikels getroffenen Maßnahmen sind dem Zentralamt bekanntzugeben. Sie treten frühestens nach Ablauf von 30 Tagen in Kraft, gerechnet vom Tage der vom Zentralamt an die anderen Staaten gerichteten Mitteilung über diese Maßnahmen.

Unterwegs befindliche Sendungen werden von diesen Maßnahmen nicht betroffen.

ARTIKEL 64.

Haftung für die Folgen nuklearer Ereignisse.

Die Eisenbahn ist von der ihr gemäß diesem Übereinkommen obliegenden Haftung befreit, wenn der Schaden durch ein nukleares Ereignis verursacht ist und wenn nach den besonderen, in einem Vertragsstaat geltenden Vorschriften über die Haftung auf dem Gebiete der Kernenergie der Inhaber einer Atomanlage oder eine ihm gleichgestellte Person für diesen Schaden haftet.

TITEL VI.

Schlußbestimmungen.

ARTIKEL 65.

Unterzeichnung.

Dieses Übereinkommen, dessen Anlagen einen integrierenden Bestandteil bilden, liegt bis zum 1. Mai 1961 zur Unterzeichnung durch die Staaten auf, die eingeladen wurden, sich an der ordentlichen Revisionskonferenz vertreten zu lassen.

ARTICLE 66.

Ratifications. Mise en vigueur.

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement suisse.

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze Etats, le Gouvernement suisse se mettra en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la Convention en vigueur.

ARTICLE 67.

Adhésion à la Convention.

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

§ 2. A moins que dans les six mois à compter de la date de cet avis, deux Etats au moins n'aient notifié leur opposition au Gouvernement suisse, la demande est admise de plein droit et avis en est donné par le Gouvernement suisse à l'Etat demandeur et à tous les Etats contractants.

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

§ 3. Toute admission produit ses effets un mois après la date de l'avis envoyé par le Gouvernement suisse, ou si, à l'expiration de ce délai, la Convention n'est pas encore en vigueur, à la date de la mise en vigueur de celle-ci.

ARTICLE 68.

Durée de l'engagement des Etats contractants.

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

La Convention est valable, pour tout Etat contractant, jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra sa mise en vigueur. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an à l'avance au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats contractants.

ARTIKEL 66.

Ratifikation, Inkraftsetzung.

Dieses Übereinkommen bedarf der Ratifikation; die Ratifikationsurkunden sind so bald wie möglich bei der schweizerischen Regierung zu hinterlegen.

Sobald das Übereinkommen von 15 Staaten ratifiziert ist, setzt sich die schweizerische Regierung mit den beteiligten Regierungen in Verbindung, um mit ihnen die Möglichkeit der Inkraftsetzung des Übereinkommens zu prüfen.

ARTIKEL 67.

Beitritt zum Übereinkommen.

§ 1. Will ein Staat, der dieses Übereinkommen nicht unterzeichnet hat, ihm beitreten, so hat er einen entsprechenden Antrag an die schweizerische Regierung zu richten; diese teilt den Antrag allen Vertragsstaaten mit und fügt eine Äußerung des Zentralamtes über die Lage der Eisenbahnen des antragstellenden Staates hinsichtlich internationaler Beförderungen bei.

§ 2. Haben innerhalb einer Frist von sechs Monaten, gerechnet vom Tage dieser Mitteilung an, nicht mindestens zwei Staaten der schweizerischen Regierung ihren Widerspruch bekanntgegeben, so ist der Antrag rechtsverbindlich angenommen; die schweizerische Regierung teilt dies dem Antragsteller und allen Vertragsstaaten mit.

Andernfalls teilt die schweizerische Regierung allen Vertragsstaaten und dem Antragsteller mit, daß die Prüfung des Antrages vertagt ist.

§ 3. Die Aufnahme wird einen Monat nach dem Tage der von der schweizerischen Regierung versandten Mitteilung wirksam oder, wenn nach Ablauf dieser Frist das Übereinkommen noch nicht in Kraft ist, am Tage seines Inkrafttretens.

ARTIKEL 68.

Dauer der durch die Vertragsstaaten eingegangenen Verpflichtungen.

§ 1. Die Dauer dieses Übereinkommens ist unbeschränkt. Jedoch kann jeder Vertragsstaat, unter den nachstehenden Bedingungen zurücktreten:

Das Übereinkommen ist für jeden Vertragsstaat bis zum 31. Dezember des fünften Jahres nach dem Tage seines Inkrafttretens verbindlich. Jeder Staat, der nach Ablauf dieser Frist zurückzutreten wünscht, hat diese Absicht wenigstens ein Jahr vorher der schweizerischen Regierung mitzuteilen, die allen Vertragsstaaten davon Kenntnis gibt.

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

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

ARTICLE 69.

Révision de la Convention.

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

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

D'entente avec la majorité des Etats contractants, le Gouvernement suisse invite aussi des Etats non contractants.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister à la Conférence des représentants:

- a) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport;
- b) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport.

La participation aux débats de délégations des Etats non contractants ainsi que des organisations internationales mentionnées au quatrième alinéa sera réglée pour chaque Conférence dans le règlement des délibérations.

D'entente avec la majorité des Gouvernements des Etats contractants, l'Office central peut, avant les Conférences de révision ordinaires et extraordinaires, convoquer des Commissions pour l'examen préliminaire des propositions de révision. Les dispositions de l'Annexe VI sont applicables par analogie à ces Commissions.

§ 2. La mise en vigueur de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une Conférence de révision emporte abrogation de la Convention antérieure même à l'égard des Etats contractants qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

Wird nicht innerhalb der bezeichneten Frist der Rücktritt erklärt, so erstreckt sich die Verpflichtung ohne weiteres auf weitere drei Jahre, und so fort von drei zu drei Jahren, sofern nicht wenigstens ein Jahr vorher auf den 31. Dezember des letzten Jahres eines der dreijährigen Zeiträume der Rücktritt erklärt wird.

§ 2. Für die Staaten, die im Laufe des fünfjährigen oder eines der dreijährigen Zeiträume aufgenommen werden, ist das Übereinkommen bis zum Ende dieses Zeitraumes und weiter bis zum Ende jedes folgenden Zeitraumes verbindlich, sofern sie nicht wenigstens ein Jahr vor dem Ablauf eines dieser Zeiträume ihren Rücktritt erklärt haben.

ARTIKEL 69.

Revision des Übereinkommens.

§ 1. Die Vertreter der Vertragsstaaten treten auf Einladung der schweizerischen Regierung spätestens fünf Jahre nach der Inkraftsetzung dieses Übereinkommens zu dessen Revision zusammen.

Auf Verlangen von mindestens einem Drittel der Vertragsstaaten ist eine Konferenz früher einzuberufen.

Im Einverständnis mit der Mehrheit der Vertragsstaaten lädt die schweizerische Regierung auch Nichtvertragsstaaten ein.

Im Einverständnis mit der Mehrheit der Vertragsstaaten lädt das Zentralamt zur Konferenz Vertreter ein von

- a) staatlichen internationalen Organisationen, die für Beförderungsfragen zuständig sind;
- b) nichtstaatlichen internationalen Organisationen, die sich mit Beförderungsfragen befassen.

Das Mitspracherecht der Vertreter von Nichtvertragsstaaten und von den in Absatz 4 erwähnten internationalen Organisationen ist für jede Konferenz in der Geschäftsordnung zu regeln.

Im Einverständnis mit der Mehrheit der Regierungen der Vertragsstaaten kann das Zentralamt vor den ordentlichen und außerordentlichen Revisionskonferenzen Ausschüsse zur Vorbereitung der Revisionsanträge einberufen. Auf diese Ausschüsse finden die Bestimmungen der Anlage VI sinngemäß Anwendung.

§ 2. Das Inkrafttreten des neuen Übereinkommens, das aus einer Revisionskonferenz hervorgeht, zieht auch gegenüber den Vertragsstaaten, die das neue Übereinkommen nicht ratifizieren, die Aufhebung des alten Übereinkommens nach sich.

§ 3. Dans l'intervalle des conférences de révision, les articles 3, 4, 5, § 5, les articles 6, 11, 13, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 48, 49, 50, 53 et les Annexes II, III, IVa, IVb, IX et X peuvent être modifiés par une Commission de révision. L'organisation et le fonctionnement de cette Commission font l'objet de l'Annexe VI à la présente Convention.

Les décisions de la Commission de révision sont notifiées sans délai aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans les trois mois comptés à partir du jour de la notification, cinq au moins des Gouvernements n'aient formulé des objections. Ces décisions entrent en vigueur le premier jour du sixième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central les a portées à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification des décisions.

§ 4. En vue de modifier

- a) le Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer (Annexe I),
- b) le Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (Annexe VII) et
- c) le Règlement international concernant le transport des containers (Annexe VIII),

il est institué des Commissions d'experts, dont l'organisation et le fonctionnement font l'objet d'un statut qui forme l'Annexe VI à la présente Convention.

Les décisions des Commissions d'experts sont notifiées sans délai aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans les trois mois comptés à partir du jour de la notification, cinq au moins des Gouvernements n'aient formulé des objections. Ces décisions entrent en vigueur le premier jour du sixième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central les a portées à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification des décisions.

ARTICLE 70.

Textes de la Convention. Traductions officielles.

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

§ 3. Im Zeitraum zwischen den Revisionskonferenzen können die Artikel 3, 4, 5 § 5, Artikel 6, 11, 13, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 48, 49, 50, 53 und die Anlagen II, III, IV a, IV b, IX und X durch einen Revisionsausschuß geändert werden, dessen Zusammensetzung und Geschäftsgang in der Anlage VI zu diesem Übereinkommen geregelt sind.

Die Beschlüsse des Revisionsausschusses werden durch Vermittlung des Zentralamtes unverzüglich den Regierungen der Vertragsstaaten mitgeteilt. Sie gelten als angenommen, wenn innerhalb dreier Monate, gerechnet vom Tage der Mitteilung an, nicht mindestens fünf Regierungen Widerspruch erhoben haben. Die Beschlüsse treten am ersten Tage des sechsten Monats nach dem Monat in Kraft, in dem das Zentralamt den Regierungen der Vertragsstaaten von ihrer Annahme Kenntnis gegeben hat. Das Zentralamt bezeichnet bei der Mitteilung der Beschlüsse den Tag des Inkrafttretens.

§ 4. Zur Änderung.

- a) der Internationalen Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (Anlage I),
- b) der Internationalen Ordnung für die Beförderung von Privatwagen (Anlage VII) und
- c) der Internationalen Ordnung für die Beförderung von Behältern (Containern) (Anlage VIII)

werden Fachmännische Ausschüsse eingesetzt, deren Zusammensetzung und Geschäftsgang in einer besonderen Satzung geregelt sind, welche die Anlage VI zu diesem Übereinkommen bildet.

Die Beschlüsse der Fachmännischen Ausschüsse werden durch Vermittlung des Zentralamtes unverzüglich den Regierungen der Vertragsstaaten mitgeteilt. Sie gelten als angenommen, wenn innerhalb dreier Monate, gerechnet vom Tage der Mitteilung an, nicht mindestens fünf Regierungen Widerspruch erhoben haben. Die Beschlüsse treten am ersten Tage des sechsten Monats nach dem Monat in Kraft, in dem das Zentralamt den Regierungen der Vertragsstaaten von ihrer Annahme Kenntnis gegeben hat. Das Zentralamt bezeichnet bei der Mitteilung der Beschlüsse den Tag des Inkrafttretens.

ARTIKEL 70.

Wortlaut des Übereinkommens. Amtliche Übersetzungen.

Dieses Übereinkommen ist dem diplomatischen Gebrauch entsprechend in französischer Sprache abgeschlossen und unterzeichnet.

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

En cas de divergence, le texte français fait foi.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

Fait à Berne, le vingt-cinq février mil neuf cent soixante et un, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Pour l'Autriche:

Dr. Krempler

Pour la Belgique:

F. Seynaeve

Pour la Bulgarie:

S. Dragomirov

Pour le Danemark:

Th. Jensen

Pour l'Espagne:

Marquis de Miraflores

Pour la Finlande:

Osmo Orkomies

Pour la France:

E. Dennery

Pour la Grèce:

A. Hart-Soutzós

Pour la Hongrie:

Skonda Ödön

Pour l'Italie:

Luigi Branca

Pour le Liban:

Raif Abillama

Pour le Liechtenstein:

A. Hilbe

Pour le Luxembourg:

A. Clemang

Pour la Norvège:

Henr. A. Broch

Dem französischen Wortlaut sind ein deutscher, ein englischer und ein italienischer Wortlaut beigefügt, die als amtliche Übersetzungen gelten.

Bei Nichtübereinstimmung ist der französische Wortlaut maßgebend.

ZU URKUND DESSEN haben die nachstehenden Bevollmächtigten, deren Vollmachten in guter und gehöriger Form befunden wurden, das vorliegende Übereinkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Bern am fünfundzwanzigsten Februar neunzehnhunderteinundsechzig in einer Urschrift, die im Archiv der Schweizerischen Eidgenossenschaft hinterlegt und von der jedem Vertragsstaat eine amtliche Ausfertigung zugestellt wird.

Für Österreich:

Dr. Krempler

Für Belgien:

F. Seynaeve

Für Bulgarien:

S. Dragomirov

Für Dänemark:

Th. Jensen

Für Spanien:

Marquis de Miraflores

Für Finnland:

Osmo Orkomies

Für Frankreich:

E. Dennery

Für Griechenland:

A. Hart-Soutzós

Für Ungarn:

Skonda Ödön

Für Italien:

Luigi Branca

Für Libanon:

Raif Abillama

Für Liechtenstein:

A. Hilbe

Für Luxemburg:

A. Clemang

Für Norwegen:

Henr. A. Broch

93 der Beilagen

63

Pour les Pays-Bas: H. E. Scheffer pour le Royaume en Europe	Für die Niederlande: H. E. Scheffer für das Königreich in Europa
Pour la Pologne: Batkowski	Für Polen: Batkowski
Pour le Portugal: Mario Dias Trigo	Für Portugal: Mario Dias Trigo
Pour la Roumanie: G. Nistoran	Für Rumänien: G. Nistoran
Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord: J. S. Rooke A. H. Kent	Für das Vereinigte Königreich von Großbritannien und Nordirland: J. S. Rooke A. H. Kent
Pour la Suède: Clas Nordström	Für Schweden: Clas Nordström
Pour la Suisse: Schaller	Für die Schweiz: Schaller
Pour la Tchécoslovaquie: Jan Obhlidal	Für die Tschechoslowakei: Jan Obhlidal
Pour la Turquie: H. Ugan	Für die Türkei: H. Ugan
Pour la Yougoslavie: V. Nikolić	Für Jugoslawien: V. Nikolić

Annexe I
(Articles 3 et 4)

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

(Texte soumis à une procédure de révision spéciale)

Anlage I
(Artikel 3 und 4)

**Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn
(RID).**

(Ist einem besonderen Revisionsverfahren unterstellt)

Annexe II (Article 6) — Anlage II (Artikel 6)

<p>1 Timbre de contrôle Kontrollstempel Bollo di controllo</p>		<p>2 CIM Transport international par chemins de fer - Internationale Eisenbahnbeförderung - Trasporto internazionale per ferrovia Lettre de voiture - Frachtbrief - Lettera di vettura Petite vitesse - Frachtgut - Piccola velocità Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur. Die stark umrahmten Teile hat die Eisenbahn, die übrigen der Absender auszufüllen. Le parti contornate da linee in grassetto devono essere riempite dalla ferrovia, le altre dal mittente.</p>		<p>3 Etiquette comptable Verrechnungsetikette Etichetta di conteggio Gare-Bahnhof-Staz. No. Exp.-Vers.-Sped. No.</p>		<p>Codes-Code-Cifre Date-Datum-Data</p>	
<p>4 Gare destinataire - Bestimmungsbahnhof - Stazione destinataria</p>		<p>5 Enregistré - Abgegeben - Conseggiato de - von - da à - nach - a</p>		<p>6 Destinataire, adresse (ville et pays) - Empfänger, Adresse (Ort und Land) Destinatario, indirizzo (città e paese)</p>		<p>7 Itinéraires - Leitungswege - Itinerari</p>	
<p>8 Déclarations - Erklärungen - Dichiarazioni (CIM Art. 6, 12, 15, etc.)</p>		<p>9 A dédouaner à - Zu verzollen in - Da sdoganare a</p>		<p>10 Réexpédié de/pour - Neuaufgegeben von/nach - Rispedito da/per</p>		<p>11 Wagens - Wagen - Carro Marque et No. Eigenumsmerkmal und Nr. Sigla e no. Type-Art Spezies Tare - Eigengewicht - Tara kg Lim. de charge Lastgr. - Portata kg Essieux Achsen Assi</p>	
<p>12 Expéditeur, raison sociale - Absender, Firma - Mittente, ditta Chargé par: Verladen durch: Caricato da: * Chemin de fer Eisenbahn Ferrovia * Expéditeur Absender Mittente</p>		<p>13 Catégorie Art - Specie Après Containers - Ledemittel-Behälter - Alifrezzi-Casse mobili Marque et No. Eigenumsmerkmal und Nr. Sigla e no. Catégorie-Art Specie Marque et No. Eigenumsmerkmal und Nr. Sigla e no.</p>		<p>14 Adresse - marques - numéros Adresse - Zeichen - Nummer Indirizzo - marche - numeri</p>		<p>15 Nombre Anzahi Quantità</p>	
<p>16 Nature de l'emballage Art der Verpackung Genere dell'imballaggio</p>		<p>17 Designation de la marchandise - Bezeichnung des Gutes Designazione della merce</p>		<p>18 Poids, Gewicht Peso kg</p>		<p>19 Marchandises Waren - Merce No.</p>	
<p>20 Prescription d'affranchissement - Frankaturvorschrift - Indicazione d'affrancazione</p>		<p>21 Dabours Barvorschuss Spese anticipata 22 Remboursement Nachnahme Assegno 23 Intérêt à la livraison Interesse an der Lieferung Interesse alla riconsegna 24 Annexes à la lettre de voiture - Beilagen zum Frachtbrief - Allegati alla lettera di vettura</p>		<p>25 Informations pour le destinataire - Vermerke für den Empfänger Informazioni per il destinatario (CIM Art. 6 § 12)</p>		<p>26 Cases Nos 34 à 42 réservées au procédé mécanographique. Felder Nr. 34-42 für mechanische Verarbeitung reserviert. Caselle no 34 al 42 riservate al procedimento meccanografico.</p>	
<p>27 Timbre à date de la gare expéditrice - Datumstempel des Vers.-Bahnhofs - Bollo a data della stazione mittente</p>		<p>28 Timbre à date de la gare destinataire - Datumstempel des Best.-Bahnhofs - Bollo a data della stazione destinataria</p>		<p>29 Timbre de pesage - Wiegestempel Bollo di pesatura Poids constaté - Festgestelltes Gewicht Peso riconosciuto</p>		<p>30 Avis d'anticassement Nachnahmebegleitschein Avviso d'incasso assegno No. 31 Bulletin d'affr. Frankaturrechnung Bollettino d'affr. No. 32 Expédition Versand Spedizione No. 33 Arrivée Empfang Arrivo No.</p>	

* Biffer ce qui ne convient pas - Nichtzutreffendes streichen - Cancellare quanto non conviene

• Des wagons de particuliers - Bei Privatwagen - Dei carri privati

Annexe II (Article 6) — Anlage II (Artikel 6)

1 Timbre de contrôle Kontrollstempel Bollo di controllo		2 CIM Transport international par chemins de fer - Internationale Eisenbahnbeförderung - Trasporto internazionale per ferrovia Lettre de voiture - Frachtbrief - Lettera di vettura Petite vitesse - Frachtgut - Piccola velocità <small>Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur. Die stark umrahmten Teile hat die Eisenbahn, die übrigen der Absender auszufüllen. Le parti contornate da linee in grassetto devono essere riempite dalla ferrovia, le altre dal mittente</small>				3 Etiquette comptable Verrechnungs-Etikette Etichetta di conteggio <table border="1"> <tr> <td>Gare-Bahnhof-Staz. No</td> <td>Exp.-Vers.-Sped. No</td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>		Gare-Bahnhof-Staz. No	Exp.-Vers.-Sped. No			Codes-Code-Cifre 34 Date-Datum-Data <table border="1"> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>					
Gare-Bahnhof-Staz. No	Exp.-Vers.-Sped. No																
4 Gare destinataire - Bestimmungsbahnhof - Stazione destinataria de - von - da à - nach - a		5 Enregistré - Abgefertigt - Conteggiato de - von - da à - nach - a		6 Destinataire, adresse (ville et pays) - Empfänger, Adresse (Ort und Land) Destinataro, Indirizzo (città e paese)		7 Itinéraires - Leitungswege - Itinerari 8 A dédouaner à - Zu verzollen in - Da sdoganara a		9 Déclarations - Erklärungen - Dichiarazioni (CIM Art. 6, 12, 15, etc.) 10 Réexpédié de/pour - Neuabgegeben von/nach - Rispedito da/per									
11 Expéditeur, raison sociale - Absender, Firma - Mittente, ditta Chargé par: Verladen durch: Caricato da: • Chemin de fer Eisenbahn Ferrovia • Expéditeur Absender Mittente Lieu - Ort - Luogo Date - Datum - Data Signature - Unterschrift - Firma		12 Wagens - Wagen - Carro Marque et No. Sigla e no. Type-Art Spécie Tare - Eigengewicht - Tara kg Lim. de charge - Lastgr. - Portata kg Essieux - Achsen Assi		13 Catégorie - Art - Spécie Agrès-Containers - Lademittel-Behälter - Attrezzi-Casse mobili Marque et No. - Eigentumsmerkmal und Nr. - Sigla e no. Catégorie - Art - Spécie Marque et No. - Eigentumsmerkmal und Nr. - Sigla e no.		14 Wagon couvert Gedeckter Wagen Carro coperto 15 Wagon découvert Offener Wagen Carro scoperto 16 Wagon de particulier Privatwagen Carro privato 17 Wagon spécial Spezialwagen Carro speciale											
14 Adresse - marques - numéros Adresse - Zeichen - Nummer Indirizzo - marche - numeri		15 Nombre - Anzahl Quantità		16 Nature de l'emballage Art der Verpackung Genere dell'imballaggio		17 Désignation de la marchandise - Bezeichnung des Gutes Designazione della merce		18 Poids - Gewicht Peso kg		19 Marchandises - Waren - Merce No							
19 Prescription d'affranchissement - Frankaturvorschrift - Indicazione d'affrancazione		20 Débour - Bevorschuss Spese anticipate Monnaie Währung Valuta		21 Remboursement - Nachnahme Assegno Monnaie Währung Valuta		22 Intérêt à la livraison - Interesse an der Lieferung Interesse alla riconsegna Monnaie Währung Valuta		23 Annexes à la lettre de voiture - Beilagen zum Frachtbrief - Allegati alla lettera di vettura		24 Casse Nos 34 à 42 réservées au procédé mécanographique, Felder Nr. 34-42 für mechanische Verarbeitung reserviert. Caselle no 34 al 42 riservate al procedimento meccanografico.							
25 Tarifs et itinéraires demandés - Verlangte Tarife und Wege - Tariffe e itinerari richiesti		26 Bulletin pour agrès et containers Belegbogen für Lademittel und Behälter Bollettino per attrezzi e casse mobili No		27 Gara d'attache Heimatbahnhofs Deposito		28 Informations pour le destinataire - Vermerke für den Empfänger Informazioni per il destinatario (CIM Art. 6 § 12)		29 Timbre à date de la gare expéditrice - Datumstempel des Vers.-Bahnhofs - Bollo a data della stazione mittente		30 Timbre à date de la gare destinataire - Datumstempel des Best.-Bahnhofs - Bollo a data della stazione destinataria							
31 Timbre de passage - Wiegestempel Bollo di pesatura Poids constaté - Festgestelltes Gewicht Peso riconosciuto		32 Avis d'encaissement Nachnahmebegleitschein Avviso d'incasso assegno No		33 Bulletin d'affr. - Frankaturrechnung Bollettino d'affr. No		34 Expédition - Versand Spedizione No		35 Arrivage - Empfang Arrivo No									

FEUILLE DE VOITURE - FRACHTBRIEF - FOGLIO DI VIAGGIO

2

* Biffer ce qui ne convient pas - Nichtzutreffendes streichen - Cancellare quanto non conviene • Des wagons de particuliers - Bei Privatwagen - Dei carri privati

Trafic - Verkehr - Traffico		Code	Cifre	Monnaie		PAYS - FRANCHISE - PAGATO		PORT DU	
				Betrag - Importo	Monnaie du tarif	Tarifwährung	Valuta di tariffa	Monnaie du tarif	Monnaie d'encassem.
					Monnaie du tarif	Tarifwährung	Valuta di tariffa	Monnaie du tarif	Erhebungswährung
					Valuta di tariffa	Tarifwährung	Valuta di tariffa	Monnaie du tarif	Valuta d'incasso
46 Débours - Fort antérieur - Barvorschuss - Vorfracht - Spese anticipate - Porto anteriore		Monnaie Währung Valuta		Cours Kurs Cambio				46	
47 Remboursement - Nachnahme - Assegno		Monnaie Währung Valuta		Cours Kurs Cambio				47	
Port - Fracht - Porto de - von - da		Tarif appliqué Angewandter Tarif Tariffa applicata		A	B	C	Prix par unité Frachtsatz Prezzo p. unità	Poids taxé Frachtpfl. Gewicht Peso tassato Kg	
pour - bis - a									
Code Cifre		Km		Total du port - Gesamifracht - Totale del porto		51			
Frais - Gebühren - Spese									
				Total des frais Gebühren insgesamt Totale delle spese		52		Cours Kurs Cambio	
53 Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese		Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa		Cours Kurs Cambio		53			
Port - Fracht - Porto de - von - da									
pour - bis - a									
Code Cifre		Km		Frais - Gebühren - Spese				Cours Kurs Cambio	
54 Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese		Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa		Cours Kurs Cambio		54			
Port - Fracht - Porto de - von - da									
pour - bis - a									
Code Cifre		Km		Frais - Gebühren - Spese				Cours Kurs Cambio	
55 Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese		Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa		Cours Kurs Cambio		55			
Port - Fracht - Porto de - von - da									
pour - bis - a									
Code Cifre		Km		Frais - Gebühren - Spese				Cours Kurs Cambio	
56 Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese		Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa		Cours Kurs Cambio		56			
Port - Fracht - Porto de - von - da									
pour - bis - a									
Code Cifre		Km		Frais - Gebühren - Spese				Cours Kurs Cambio	
57 Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese		Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa		Cours Kurs Cambio		57			
Port - Fracht - Porto de - von - da									
pour - bis - a									
Code Cifre		Km		Frais - Gebühren - Spese				Cours Kurs Cambio	
58 Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese		Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa		Cours Kurs Cambio		58			
Port - Fracht - Porto de - von - da									
pour - bis - a									
Code Cifre		Km		Frais - Gebühren - Spese				Cours Kurs Cambio	
59 Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese		Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa		Cours Kurs Cambio		59			
Port - Fracht - Porto de - von - da									
pour - bis - a									
Code Cifre		Km		Frais - Gebühren - Spese				Cours Kurs Cambio	
60 Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese		Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa		Cours Kurs Cambio		60			
Port - Fracht - Porto de - von - da									
pour - bis - a									
Code Cifre		Km		Frais - Gebühren - Spese				Cours Kurs Cambio	
61 Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese		Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa		Cours Kurs Cambio		61			
Port - Fracht - Porto de - von - da									
pour - bis - a									
Code Cifre		Km		Frais - Gebühren - Spese				Cours Kurs Cambio	
62 Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese		Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa		Cours Kurs Cambio		62			
Port - Fracht - Porto de - von - da									
pour - bis - a									
Code Cifre		Km		Frais - Gebühren - Spese				Cours Kurs Cambio	
63 Frais tarifaires forfaitaires en cours de route Pauschalierete tarifarische Unterwegskosten Spese di tariffa in corso trasporto forfettizzate				Cours Kurs Cambio		63			
Indications de service - Dienliche Vorschriften - Indicazioni di servizio								Report - Übertrag - Riporto	
		Somme payée par l'expéditeur Frankatur des Absenders Somma pagata dal mittente						Montant général Gesamtbetrag Importo generale	
		Partie du port payé Davon verwendete Frankatur Quota del porto pagato						Reliquat ou Riprese* Restbetrag oder Rückrechnung* Differenza o Ripresa*	
		Reliquet disponible Restbetrag Differenza						Somme à percevoir du destinataire Vom Empfänger zu erhebender Betrag Somma da pagare dal destinatario	

* Biffer ce qui ne convient pas - Nichtzutreffendes streichen - Cancellare quanto non conviene

Annexe II (Article 6) — Anlage II (Artikel 6)

<p>1 Timbre de contrôle Kontrollstempel Bollo di controllo</p>		<p>2 CIM Transport international par chemins de fer - Internationale Eisenbahnbeförderung - Trasporto internazionale per ferrovia CIM</p> <p>Lettre de voiture - Frachtbrief - Lettera di vettura Petite vitesse - Frachtgut - Piccola velocità</p> <p>Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur Die stark umrahmten Teile hat die Eisenbahn, die übrigen der Absender auszufüllen Le parti contornate da linee in grassetto devono essere riempite dalla ferrovia, le altre dal mittente</p>				<p>3 Etiquette comptable Verrechnungsetikette Etichetta di conteggio</p> <table border="1"> <tr> <td>Gare-Bahnhof-Station No</td> <td>Exp.-Vers.-Sped. No</td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>		Gare-Bahnhof-Station No	Exp.-Vers.-Sped. No			<p>Codes Code Cifre</p>	
Gare-Bahnhof-Station No	Exp.-Vers.-Sped. No												
<p>4 Gare destinataire - Bestimmungsbahnhof - Stazione destinataria</p>		<p>5 Enregistré - Abgeteilt - Conleggiato</p> <p>de - von - da</p> <p>à - nach - a</p>											
<p>6 Destinataire, adresse (ville et pays) - Empfänger, Adresse (Ort und Land) Destinatario, indirizzo (città e paese)</p>		<p>7 Itinéraires - Leitungswege - Itinerari</p>											
<p>9 Déclarations - Erklärungen - Dichiarazioni (CIM Art. 6, 12, 15, etc.)</p>		<p>8 A dédouaner à - Zu verzollen in - Da sdoganare a</p>											
<p>12 Expéditeur, raison sociale - Absender, Firma - Mittente, ditta</p> <p>Chargé par: Verladen durch: Caricato da: * Chemin de fer Eisenbahn Ferrovia * Expéditeur Absender Mittente</p>		<p>11 Wagons - Wagen - Carro Marque et No. Eigenumsmerkmal und Nr. Sigla e no</p>		<p>Tare - Eigengewicht - Tara kg</p>									
<p>Lieu - Ort - Luogo Date - Datum - Data Signature - Unterschrift - Firma</p>		<p>16 Catégorie - Art - Specie</p>		<p>10 Réexpédié de/pour - Neu aufgegeben von/nach - Rispedito da/per</p>									
<p>14 Adresse - marques - numéros Adresse - Zeichen - Nummer Indirizzo - marche - numeri</p>		<p>15 Nombre - Anzahl Quantità</p>		<p>17 Désignation de la marchandise - Beschreibung des Gutes Designazione della merce</p>									
<p>19 Prescription d'affranchissement - Frankaturvorschrift - Indicazione d'affrancazione</p>		<p>20 Débour - Barvorschuss Spese anticipate</p>		<p>Monnaie - Währung Valuta</p>									
<p>22 Tarifs et itinéraires demandés - Verlangte Tarife und Wege - Tariffe e itinerari richiesti</p>		<p>21 Remboursement - Nachnahme Assegno</p>		<p>Monnaie - Währung Valuta</p>									
<p>23 Informations pour le destinataire - Vermerke für den Empfänger Informazioni per il destinatario (CIM Art. 6 § 12)</p>		<p>24 Intérêt à la livraison - Interesse an der Lieferung Interesse alla riconsegna</p>		<p>Monnaie - Währung Valuta</p>									
<p>27 Timbre à date de la gare expéditrice - Datumstempel des Vers.-Bahnhofes - Bollo a data della stazione mittente</p>		<p>28 Timbre à date de la gare destinataire - Datumstempel des Best.-Bahnhofes - Bollo a data della stazione destinataria</p>		<p>29 Timbre de pesage - Wiegestempel Bollo di pesatura</p>									
<p>33</p>		<p>26 Bulletin pour agres et containers Begleitschein für Lademittel und Behälter Bollettino per attrezzi e casse mobili</p>		<p>Gare d'attache Heimatbahnhof Deposito</p>									
<p>34</p>		<p>30 Avis d'encaissement Nachnahmebegleitschein Avviso d'incasso assegno No</p>		<p>31 Bulletin d'affr. Frankaturrechnung Bollettino d'affr. No</p>									
<p>35</p>		<p>32 Expédition Versand Spedizione No</p>		<p>33 Arrivage Empfang Arrivo No</p>									
<p>36</p>		<p>37</p>		<p>38</p>									
<p>39</p>		<p>40</p>		<p>41</p>									
<p>42</p>		<p>43</p>		<p>44</p>									
<p>45</p>		<p>46</p>		<p>47</p>									
<p>48</p>		<p>49</p>		<p>50</p>									
<p>51</p>		<p>52</p>		<p>53</p>									
<p>54</p>		<p>55</p>		<p>56</p>									
<p>57</p>		<p>58</p>		<p>59</p>									
<p>60</p>		<p>61</p>		<p>62</p>									
<p>63</p>		<p>64</p>		<p>65</p>									
<p>66</p>		<p>67</p>		<p>68</p>									
<p>69</p>		<p>70</p>		<p>71</p>									
<p>72</p>		<p>73</p>		<p>74</p>									
<p>75</p>		<p>76</p>		<p>77</p>									
<p>78</p>		<p>79</p>		<p>80</p>									
<p>81</p>		<p>82</p>		<p>83</p>									
<p>84</p>		<p>85</p>		<p>86</p>									
<p>87</p>		<p>88</p>		<p>89</p>									
<p>90</p>		<p>91</p>		<p>92</p>									
<p>93</p>		<p>94</p>		<p>95</p>									
<p>96</p>		<p>97</p>		<p>98</p>									
<p>99</p>		<p>100</p>		<p>101</p>									
<p>102</p>		<p>103</p>		<p>104</p>									
<p>105</p>		<p>106</p>		<p>107</p>									
<p>108</p>		<p>109</p>		<p>110</p>									
<p>111</p>		<p>112</p>		<p>113</p>									
<p>114</p>		<p>115</p>		<p>116</p>									
<p>117</p>		<p>118</p>		<p>119</p>									
<p>120</p>		<p>121</p>		<p>122</p>									
<p>123</p>		<p>124</p>		<p>125</p>									
<p>126</p>		<p>127</p>		<p>128</p>									
<p>129</p>		<p>130</p>		<p>131</p>									
<p>132</p>		<p>133</p>		<p>134</p>									
<p>135</p>		<p>136</p>		<p>137</p>									
<p>138</p>		<p>139</p>		<p>140</p>									
<p>141</p>		<p>142</p>		<p>143</p>									
<p>144</p>		<p>145</p>		<p>146</p>									
<p>147</p>		<p>148</p>		<p>149</p>									
<p>150</p>		<p>151</p>		<p>152</p>									
<p>153</p>		<p>154</p>		<p>155</p>									
<p>156</p>		<p>157</p>		<p>158</p>									
<p>159</p>		<p>160</p>		<p>161</p>									
<p>162</p>		<p>163</p>		<p>164</p>									
<p>165</p>		<p>166</p>		<p>167</p>									
<p>168</p>		<p>169</p>		<p>170</p>									
<p>171</p>		<p>172</p>		<p>173</p>									
<p>174</p>		<p>175</p>		<p>176</p>									
<p>177</p>		<p>178</p>		<p>179</p>									
<p>180</p>		<p>181</p>		<p>182</p>									
<p>183</p>		<p>184</p>		<p>185</p>									
<p>186</p>		<p>187</p>		<p>188</p>									
<p>189</p>		<p>190</p>		<p>191</p>									
<p>192</p>		<p>193</p>		<p>194</p>									
<p>195</p>		<p>196</p>		<p>197</p>									
<p>198</p>		<p>199</p>		<p>200</p>									

* Biffer ce qui ne convient pas - Nichtzutreffendes streichen - Cancellaro quanto non conviene

• Des wagons de particuliers - Bei Privatwagen - Dei carri privati

Annexe II (Article 6) — Anlage II (Artikel 6)

1 Timbre de contrôle Kontrollstempel Bolletto di controllo		2 CIM Transport international par chemins de fer - Internationale Eisenbahnbeförderung - Trasporto internazionale per ferrovia CIM Lettre de voiture - Frachtbrief - Lettera di vettura Petite vitesse - Frachtgut - Piccola velocità Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur. Die stark umrahmten Teile hat die Eisenbahn, die übrigen der Absender auszufüllen. Le parti conornate da linee in grassetto devono essere riempite dalla ferrovia, le altre dal mittente.		3 Etiquette comptable Verrechnungs-Etikette Etichetta di conteggio <table border="1"> <tr> <td>Gare-Bahnhof-Station No.</td> <td>Exp.-Vers.-Spieg. No.</td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>		Gare-Bahnhof-Station No.	Exp.-Vers.-Spieg. No.			Codes-Code-Cifre 4 Date-Datum-Data	
Gare-Bahnhof-Station No.	Exp.-Vers.-Spieg. No.										
5 Gare destinataire - Bestimmungsbahnhof - Stazione destinataria		6 Enregistré - Abgefertigt - Conteggiato de von - da à - nach - a		7 Itinéraires - Leitungswege - Itinerari							
8 Destinataire, adresse (ville et pays) - Empfänger, Adresse (Ort und Land) Destinatario, indirizzo (città e paese)		9 A dédouaner à - Zu verzollen in - Da sdoganare a		10 Réexpédié de/pour - Neuabgegeben von/nach - Rispedito da/per							
11 Déclarations - Erklärungen - Dichiarazioni (CIM Art. 6, 12, 15, etc.)		12 Expéditeur, raison sociale - Absender, Firma - Mittente, ditta Chargé par: Verladen durch: Caricato da: • Chemin de fer Eisenbahn Ferrovia • Expéditeur Absender Mittente		13 Catégorie Art - Specie Agrès-Containers - Lademittel-Behälter - Attrezzi-Casse mobili Marque et No. - Eigentumsmerkmal und Nr. - Sigla e no.							
Lieu - Ort - Luogo Date - Datum - Data Signature - Unterschrift - Firma		14 Adresse - marques - numéros Adresse - Zeichen - Nummer Indirizzo - marche - numeri		15 Nombre - Anzahl Quantità							
16 Nature de l'emballage Art der Verpackung Genere dell'imballaggio		17 Désignation de la marchandise Bezeichnung des Gutes Designazione della merce		18 Poids - Gewicht Peso kg							
19 Prescription d'affranchissement - Frankaturvorschrift - Indicazione d'affrancazione		20 Débours - Barvorschuss Spese anticipate Monnaie - Währung - Valuta		21 Remboursement - Nachnahme Assegno Monnaie - Währung - Valuta							
22 Tarifs et itinéraires demandés - Verlangte Tarife und Wege - Tariffe e itinerari richiesti		23 Intérêt à la livraison - Interesse an der Lieferung Interesse alla riconsegna Monnaie - Währung - Valuta		24 Annexes à la lettre de voiture - Beilagen zum Frachtbrief - Allegati alla lettera di vettura							
25 Informations pour le destinataire - Vermerke für den Empfänger Informazioni per il destinatario (CIM Art. 6 § 12)		26 Bulletin pour agrès et containers Begleitschein für Lademittel und Behälter Bolletino per attrezzi e casse mobili No.		Gare d'attache Helmstbahnhofs Deposito							
27 Timbre à date de la gare expéditrice - Datumstempel des Vers.-Bahnhofs - Bolletto a data della stazione mittente.		28 Timbre à date de la gare destinataire - Datumstempel des Best.-Bahnhofs - Bolletto a data della stazione destinataria.		29 Timbre de pesage - Wiegestempel Bolletto di pesatura Poids constaté - Festgestelltes Gewicht Peso riconosciuto							
30 Avis d'encaissement Nachnahmebegleitschein Avviso d'incasso assegno No.		31 Bulletin d'affr. Frankaturrechnung Bolletino d'affr. No.		32 Expédition Versand Spedizione No.							
33 Arrivée Empfang Arrivo No.		34 Wagon couvert Gedeckter Wagen Carro coperto D Wagon découvert Offener Wagen Carro scoperto P Wagon de particulier Privatwagen Carro privato Sp Wagon spécial Spezialwagen Carro speciale		35 Cases Nos 34 à 42 réservées au procédé mécanographique, Feuille No. 34 - 42 für mechanische Verarbeitung reserviert, Caselle no 34 à 42 riservate al procedimento meccanografico.							

* Biffer ce qui ne convient pas - Nichtzutreffendes streichen - Cancellare quanto non conviene

• Des wagons de particuliers - Bei Privatwagen - Dei carri privati

Trafic - Verkehr - Traffico		Code	Cifre	Montant Betrag - Importo		PAYS - FRANKATUR - PAGATO Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa		PORT DU LIEBERWEISUNG - PORTO ASSEGNATO Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa	
38	Débour - Fort antérieur - Barvorschuss-Vorfahrt Spese anticipata-Porto anteriore	Monnaie Währung Valuta	Cours Kurs Cambio						38
39	Remboursement - Nachnahme - Assegno	Monnaie Währung Valuta	Cours Kurs Cambio						39
Port - Fracht - Porto de - von - da		Tarif appliqué Angewandter Tarif Tariffa applicata	A	B	C	Prix par unité Frachtsatz Prezzo p. unità	Poids taxé Frachtbf., Gewicht Peso tassato Kg		
pour - bis - a									
Code Cifre		Km	Frais - Gebühren - Spese						
			Total du port - Gesamtfracht - Totale del porto		31				
Frais - Gebühren - Spese									
			Total des frais Gebühren insgesamt Totale delle spese		32				Cours Kurs Cambio
40	Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese	Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa	Cours Kurs Cambio						40
Port - Fracht - Porto de - von - da									
pour - bis - a									
Code Cifre		Km	Frais - Gebühren - Spese						Cours Kurs Cambio
			Total du port - Gesamtfracht - Totale del porto		31				
Frais - Gebühren - Spese									
			Total des frais Gebühren insgesamt Totale delle spese		32				Cours Kurs Cambio
40	Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese	Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa	Cours Kurs Cambio						40
Port - Fracht - Porto de - von - da									
pour - bis - a									
Code Cifre		Km	Frais - Gebühren - Spese						Cours Kurs Cambio
			Total du port - Gesamtfracht - Totale del porto		31				
Frais - Gebühren - Spese									
			Total des frais Gebühren insgesamt Totale delle spese		32				Cours Kurs Cambio
40	Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese	Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa	Cours Kurs Cambio						40
Port - Fracht - Porto de - von - da									
pour - bis - a									
Code Cifre		Km	Frais - Gebühren - Spese						Cours Kurs Cambio
			Total du port - Gesamtfracht - Totale del porto		31				
Frais - Gebühren - Spese									
			Total des frais Gebühren insgesamt Totale delle spese		32				Cours Kurs Cambio
40	Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese	Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa	Cours Kurs Cambio						40
Port - Fracht - Porto de - von - da									
pour - bis - a									
Code Cifre		Km	Frais - Gebühren - Spese						Cours Kurs Cambio
			Total du port - Gesamtfracht - Totale del porto		31				
Frais - Gebühren - Spese									
			Total des frais Gebühren insgesamt Totale delle spese		32				Cours Kurs Cambio
40	Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese	Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa	Cours Kurs Cambio						40
Port - Fracht - Porto de - von - da									
pour - bis - a									
Code Cifre		Km	Frais - Gebühren - Spese						Cours Kurs Cambio
			Total du port - Gesamtfracht - Totale del porto		31				
Frais - Gebühren - Spese									
			Total des frais Gebühren insgesamt Totale delle spese		32				Cours Kurs Cambio
40	Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese	Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa	Cours Kurs Cambio						40
Port - Fracht - Porto de - von - da									
pour - bis - a									
Code Cifre		Km	Frais - Gebühren - Spese						Cours Kurs Cambio
			Total du port - Gesamtfracht - Totale del porto		31				
Frais - Gebühren - Spese									
			Total des frais Gebühren insgesamt Totale delle spese		32				Cours Kurs Cambio
Frais tarifaires forfaitaires en cours de route Pauschalisierte tarifrische Unterwegskosten Spese di tariffa in corso trasporto forfettizzate			Cours Kurs Cambio						40
Indications de service - Dienstsliche Vorschriften - indicazioni di servizio		Somme payée par l'expéditeur Frankatur des Absenders Somma pagata dal mittente		Partie du port payé Davon verwendete Frankatur Quota del porto pagato		Reliquat disponible Restbetrag		Differenza	
		Report - Übertrag - Riporto		Montant général Gesamtbetrag Importo generale		Reliquat ou Reprise* Restbetrag oder Rückrechnung* Differenza o Ripresa*		Somme à percevoir du destinataire Vom Empfänger zu erhebender Betrag Somma da pagare dal destinatario	

* Differ ce qui ne convient pas - Nichtzutreffendes strichen - Cancellare quanto non conviene

Annexe II (Article 6) — Anlage II (Artikel 6)

1 Timbre de contrôle Kontrollstempel Bollo di controllo		2 CIM Transport international par chemins de fer - Internationale Eisenbahnbeförderung - Trasporto internazionale per ferrovia Lettre de voiture - Frachtbrief - Lettera di vettura Petite vitesse - Frachtgut - Piccola velocità <small>Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur. Die stark umrahmten Teile hat die Eisenbahn, die übrigen der Absender auszufüllen. Le parti contornate da linee in grassetto devono essere riempite dalla ferrovia, le altre dal mittente.</small>		3 Etiquette comptable Verrechnungsetikette Etichetta di conteggio Gare-Bahnhof-Staz. No. | Exp.-Vers.-Speed. No.		Codes-Code-Cifra 35 Date-Datum-Data	
4 Gare destinataire - Bestimmungsbahnhof - Stazione destinataria		5 Enregistré - Abgefertigt - Conseggiato de - von - da à - nach - a		6 Destinataire, adresse (ville et pays) - Empfänger, Adresse (Ort und Land) Destinatario, indirizzo (città e paese)		7 Itinéraires - Leitungswege - Itinerari	
8 Déclarations - Erklärungen - Dichiarazioni (CIM Art. 6, 12, 15, etc.)		9 A dédouaner à - Zu verzollen in - Da sdoganare a		10 Réexpédié de/pour - Neuaugegeben von/nach - Rispedito da/per		11 Wagens - Wagen - Carro Marque et No. | Type-Art | Tare - Eigenge- | Lim. de charge | Essieux Eigentumsmerkmal und Nr. | Spécie | wucht - Tara | Lastgr. - portate | Achsen Sigla e no. | ▲ | kg | kg | Assi	
12 Expéditeur, raison sociale - Absender, Firma - Mittente, ditta Chargé par: Verladen durch: Caricato da: • Chemin de fer Eisenbahn Ferrovia • Expéditeur Absender Mittente Lieu - Ort - Luogo Date - Datum - Data Signatura - Unterschrift - Firma		13 Catégorie Art - Spécie Après-Containers - Lademittel-Behälter - Attrezzi-Casse mobili Marque et No. - Eigentumsmerkmal und Nr. - Sigla e no. | Catégorie-Art | Spécie | Marque et No. - Eigentumsmerkmal und Nr. - Sigla e no.		14 Wagon couvert Gedeckter Wagen Carro coperto 15 Wagon découvert Offener Wagen Carro scoperto 16 Wagon de particul. Privatwagen Carro privato 17 Wagon spécial Spezialwagen Carro speciale		18 Adresse - marques - numéros Adresse - Zeichen - Nummer Indirizzo - marche - numeri	
19 Prescription d'affranchissement - Frankaturvorschrift - Indicazione d'affrancazione		20 Débours Barvorschuss Spese anticipate Monnaie Währung Valuta		21 Remboursement Nachnahme Assegno Monnaie Währung Valuta		22 Intérêt à la livraison Interesse an der Lieferung Interesse alla riconsegna Monnaie Währung Valuta	
23 Tarifs et itinéraires demandés - Verlangte Tarife und Wege - Tariffe e itinerari richiesti		24 Annexes à la lettre de voiture - Beilagen zum Frachtbrief - Allegati alla lettera di vettura		25 Informations pour le destinataire - Vermerke für den Empfänger Informazioni per il destinatario (CIM Art. 6 § 12)		26 Bulletin pour agrès et containers Bogenscheine für Lademittel und Behälter Bollettino per attrezzi e casse mobili	
27 Timbre à date de la gare expéditrice - Datumstempel des Vers.-Bahnhofes - Bollo a data della stazione mittente		28 Timbre à date de la gare destinataire - Datumstempel des Best.-Bahnhofes - Bollo a data della stazione destinataria		29 Timbre de pesage - Wiegestempel Bollo di pezzatura Poids constaté - Festgestelltes Gewicht Peso riconosciuto		30 Avis d'encasement Nachnahmebegleitschein Avviso d'incasso assegno No.	
31 Bulletin d'affr. Frankaturrechnung Bollettino d'affr. No.		32 Expédition Versand Spedizione No.		33 Arrivage Empfang Arrivo No.		34 Marchandises Waren - Merce No.	

* Biffer ce qui ne convient pas - Nichtzutreffendes streichen - Cancellare quanto non conviene

• Des wagons de particuliers - Bei Privatwagen - Dei carri privati

Trafic - Verkehr - Traffico		Code	Cifre	Montant Betrag - Importo	PAYE - FRANKATUR - PAGATO Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa	PORT DU UEBERWEISUNG - PORTO ASSEGNATO Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa	Monnaie d'encaissement Erhebungswährung Valuta d'incasso
18	Débours-Port antérieur - Barvorschuss-Vorfracht Spese anticipate-Porto anteriore	Monnaie Währung Valuta	Cours Kurs Cambio				18
19	Remboursement - Nachnahme - Assegno	Monnaie Währung Valuta	Cours Kurs Cambio				19
Port - Fracht - Porto de - von - da		Tarif appliqué Angewandter Tarif Tariffa applicata	A B C	Prix par unité Frachtsatz Prezzo p. unità	Poids taxé Frachtpfl. Gewicht Peso tassato Kg		
pour - bis - a							
Code	Km	Total du port - Gesamtfracht - Totale del porto		21			
Cifre		Frais - Gebühren - Spese					
				Total des frais Gebühren insgesamt Totale delle spese	22		Cours Kurs Cambio
30	Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese	Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa	Cours Kurs Cambio	30			
Port - Fracht - Porto de - von - da							
pour - bis - a							
Code	Km	Frais - Gebühren - Spese					Cours Kurs Cambio
Cifre							
40	Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese	Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa	Cours Kurs Cambio	40			
Port - Fracht - Porto de - von - da							
pour - bis - a							
Code	Km	Frais - Gebühren - Spese					Cours Kurs Cambio
Cifre							
50	Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese	Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa	Cours Kurs Cambio	50			
Port - Fracht - Porto de - von - da							
pour - bis - a							
Code	Km	Frais - Gebühren - Spese					Cours Kurs Cambio
Cifre							
60	Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese	Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa	Cours Kurs Cambio	60			
Port - Fracht - Porto de - von - da							
pour - bis - a							
Code	Km	Frais - Gebühren - Spese					Cours Kurs Cambio
Cifre							
70	Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese	Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa	Cours Kurs Cambio	70			
Port - Fracht - Porto de - von - da							
pour - bis - a							
Code	Km	Frais - Gebühren - Spese					Cours Kurs Cambio
Cifre							
80	Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese	Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa	Cours Kurs Cambio	80			
Port - Fracht - Porto de - von - da		Tarif appliqué Angewandter Tarif Tariffa applicata	A B C	Prix par unité Frachtsatz Prezzo p. unità	Poids taxé Frachtpfl. Gewicht Peso tassato Kg		
pour - bis - a							
Code	Km	Total du port - Gesamtfracht - Totale del porto		91			
Cifre		Frais - Gebühren - Spese					
				Total des frais Gebühren insgesamt Totale delle spese	92		Cours Kurs Cambio
90	Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese	Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa	Cours Kurs Cambio	90			
Port - Fracht - Porto de - von - da							
pour - bis - a							
Code	Km	Frais - Gebühren - Spese					Cours Kurs Cambio
Cifre							
95	Frais tarifaires forfaitaires en cours de route Pauschalisierte tarifrische Unterwegskosten Spese di tariffa in corso trasporto forfettizzate		Cours Kurs Cambio	95			
Indications de service - Dienstsliche Vorschriften - Indicazioni di servizio		Somme payée par l'expéditeur Frankatur des Absenders Somma pagata dal mittente					
		Partie du port payé Davon verwendete Frankatur Quota del porto pagato					
		Reliquat disponible Restbetrag Differenza					
		Cours - Kurs Cambio					
		Report - Übertrag - Riporto					
		Montant général Gesamtbetrag Importo generale					
		Reliquat ou Reprise* Restbetrag oder Rückrechnung* Differenza o Ripresa*					
		Somme à percevoir du destinataire Vom Empfänger zu erhebender Betrag Somma da pagare dal destinatario					

* Biffer ce qui ne convient pas - Nichtzutreffendes streichen - Cancellare quanto non conviene

Annexe II (Article 6) — Anlage II (Artikel 6)

<p>1 Timbre de contrôle / Kontrollstempel / Bollo di cartello</p>		<p>2 CIM Transport international par chemins de fer - Internationales Eisenbahndienstleistung - Trasporto internazionale per ferrovia CIM</p> <p>Lettre de voiture - Frachtbrief - Lettera di vettura</p> <p>Grande vitesse - Eilgut - Grande velocità</p> <p>Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur. Die stark umrahmten Teile hat die Eisenbahn, die übrigen der Absender auszufüllen. Le parti contornate da linee in grassetto devono essere riempite dalla ferrovia, le altre dal mittente.</p>				<p>3 Elivorte, podmínky / Versuchslos/Einzelie / Etichetka di cartaggio</p> <table border="1"> <tr> <td>Gare-Bahnhof-Staz. No.</td> <td>Exo-Vers.-Sped. No.</td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>		Gare-Bahnhof-Staz. No.	Exo-Vers.-Sped. No.			<p>4 Date Datum Data</p>			
Gare-Bahnhof-Staz. No.	Exo-Vers.-Sped. No.														
<p>4 Gare destinataire - Bestimmungsbahnhof - Stazione destinataria</p>		<p>5 Enregistré - Abgeteligt - Conleggiato</p> <p>de - von - da</p>		<p>35</p>											
<p>6 Destinataire, adresse (ville et pays) - Empfänger, Adresse (Ort und Land) / Destinatarie, indirizzo (città e paese)</p>		<p>7 Itinéraires - Leitungswege - Itinerari</p>		<p>36</p>											
<p>9 Déclarations - Erklärungen - Dichiarazioni (CIM Art. 6, 12, 15, etc.)</p>		<p>8 A dédouaner à - Zu verzollen in - Da sdoganare a</p>		<p>37</p>											
<p>12 Expéditeur, raison sociale - Absender, Firma - Mittente, ditta</p> <p>Chargé par: Verladen durch: Caricato da:</p> <ul style="list-style-type: none"> Chemin de fer Eisenbahn Ferrovia Expéditeur Absender Mittente 		<p>11 Wagons - Wagen - Carro</p> <table border="1"> <tr> <th>Marque et No. / Eigentumsmerkmal und Nr. / Sigla e no.</th> <th>Type-Art / Spezies</th> <th>Tare - Eigengewicht - Tara / kg</th> <th>Lim. de charge / Lastgr. - Portata / kg</th> <th>Essieux / Achsen / Assi</th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>		Marque et No. / Eigentumsmerkmal und Nr. / Sigla e no.	Type-Art / Spezies	Tare - Eigengewicht - Tara / kg	Lim. de charge / Lastgr. - Portata / kg	Essieux / Achsen / Assi						<p>38</p> <ul style="list-style-type: none"> Wagon couvert / Gedeckter Wagen / Carro coperto Wagon découvert / Offener Wagen / Carro scoperto Wagon de particulier / Privatwagen / Carro privato Wagon spécial / Spezialwagen / Carro speciale 	
Marque et No. / Eigentumsmerkmal und Nr. / Sigla e no.	Type-Art / Spezies	Tare - Eigengewicht - Tara / kg	Lim. de charge / Lastgr. - Portata / kg	Essieux / Achsen / Assi											
<p>Lieu - Ort - Luogo Date - Datum - Data Signature - Unterschrift - Firma</p>		<p>13 Catégories / Art - Specie</p> <table border="1"> <tr> <th>Après-Containers - Lademittel / Behälter - Attrezzi-Casse mobili</th> <th>Marque et No. / Eigentumsmerkmal und Nr. / Sigla e no.</th> <th>Marque et No. / Eigentumsmerkmal und Nr. / Sigla e no.</th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>		Après-Containers - Lademittel / Behälter - Attrezzi-Casse mobili	Marque et No. / Eigentumsmerkmal und Nr. / Sigla e no.	Marque et No. / Eigentumsmerkmal und Nr. / Sigla e no.				<p>10</p>					
Après-Containers - Lademittel / Behälter - Attrezzi-Casse mobili	Marque et No. / Eigentumsmerkmal und Nr. / Sigla e no.	Marque et No. / Eigentumsmerkmal und Nr. / Sigla e no.													
<p>14 Adresse - marques - numéros / Adresse - Zeichen - Nummer / indirizzo - marche - numeri</p>		<p>15 Nombre / Anzahl / Quantità</p>		<p>16 Nature de l'emballage / Art der Verpackung / Genere dell'imballaggio</p>											
<p>17 Désignation de la marchandise - Bezeichnung des Gutes / Designazione della merce</p>		<p>18 Poids / Gewicht / Peso / kg</p>		<p>19 Marchandises / Waren - Mercè / No</p> <p>1 2 3 4 5 6 7 8 9 10</p>											
<p>19 Prescription d'affranchissement - Frankaturvorschrift - Indicazione d'affrancazione</p>		<p>20 Débours / Barvorschuss / Spese anticipata</p> <p>Monnaie / Währung / Valuta</p>		<p>12</p>											
<p>22 Tarifs et itinéraires demandés - Verlangte Tarife und Wege - Tariffe e itinerari richiesti</p>		<p>21 Remboursement / Nachnahme / Assegno</p> <p>Monnaie / Währung / Valuta</p>		<p>Cases Nos 34 à 42 réservées au procédé mécanique / Folders Nr. 34 - 42 für mechanische Verarbeitung reserviert. / Casselle no 34 à 42 riservate al procedimento meccanografico.</p>											
<p>23 Informations pour le destinataire - Vermerke für den Empfänger / Informazioni per il destinatario (CIM Art. 6 § 12)</p>		<p>23 Intérêt à la livraison / Interesse an der Lieferung / Interesse alla riconsegna</p> <p>Monnaie / Währung / Valuta</p>		<p>24 Annexes à la lettre de voiture - Beilagen zum Frachtbrief - Allegati alla lettera di vettura</p>											
<p>27 Timbre à date de la gare expéditrice - Datumstempel des Vers.-Bahnhofes - Bollo a data della stazione mittente</p>		<p>26 Bulletin pour après et containers / Begleitschein für Lademittel und Behälter / Bollettino per attrezzi e casse mobili</p> <p>Gare d'attache / Heimatbahnhof / Deposito</p>		<p>30 Avis d'encaissement / Nachnahmebegleitschein / Avviso d'incasso assegno No</p>											
<p>28 Timbre à date de la gare destinataire - Datumstempel des Best.-Bahnhofes - Bollo a data della stazione destinataria</p>		<p>29 Timbre de pesage - Wieggestempel / Bollo di portata</p>		<p>31 Bulletin d'affr. / Frankaturrechnung / Bollettino d'affr. No</p>											
<p>32 Poids constaté - Festgestelltes Gewicht / Peso riscontrato</p>		<p>33 Arrivage / Emplang / Arrivo</p>		<p>32 Expédition / Versand / Spedizione No</p>											

Annexe II (Article 6) — Anlage II (Artikel 6)

<p>1 Timbre de gare - Kontrollstempel - Bollo di stazione</p>		<p>2 CIM Transport international par chemins de fer - Internationale Eisenbahnbeförderung - Trasporto internazionale per ferrovia Lettre de voiture - Frachtbrief - Lettera di vettura Grande vitesse - Eilgut - Grande velocità <small>Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur. Die stark umrahmten Teile hat die Eisenbahn, die übrigen der Absender auszufüllen. Le parti contornate da linee in grassetto devono essere riempite dalla ferrovia, le altre dal mittente.</small></p>				<p>3 Etiquette combinée - Versuchs- und Probe-Etikette - Etichetta di conteggio</p> <table border="1"> <tr> <th>Gare-Bahnhof-Staz. No</th> <th>Exp.-Vers.-Speed. No</th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>		Gare-Bahnhof-Staz. No	Exp.-Vers.-Speed. No					<p>4a Code - Code - Codice</p> <p>4b Date - Datum - Data</p>	
Gare-Bahnhof-Staz. No	Exp.-Vers.-Speed. No														
<p>4 Gare destinataire - Bestimmungsbahnhof - Stazione destinataria</p>		<p>5 Enregistré - Abgeteilt - Conteggiato</p> <p>de - von - da</p> <p>à - nach - a</p>		<p>35</p>											
<p>6 Destinataire, adresse (ville et pays) - Empfänger, Adresse (Ort und Land) - Destinatario, indirizzo (città e paese)</p>		<p>7 Itinéraires - Leitungswege - Itinerari</p>		<p>36</p>											
<p>9 Déclarations - Erklärungen - Dichiarazioni (CIM Art. 6, 12, 15, etc.)</p>		<p>8 A dédouaner à - Zu verzollen in - Da sdoganare a</p>		<p>37</p>											
<p>12 Expéditeur, raison sociale - Absender, Firma - Mittente, ditta</p> <p>Chargé par: Verladen durch: Caricato da: • Chemin de fer Eisenbahn Ferrovia • Expéditeur Absender Mittente</p>		<p>10 Réexpédié de/pour - Neuauflagegeben von/nach - Rispedito da/per</p>		<p>38</p>											
<p>Lieu - Ort - Luogo Date - Datum - Data Signature - Unterschrift - Firma</p>		<p>11 Wagons - Wagen - Carro</p> <table border="1"> <tr> <th>Marque et No. Eigentumsmerkmal und Nr. Sigla e no</th> <th>Type-Art Spezies</th> <th>Tare - Eigengewicht - Tara kg</th> <th>Lim. de charge Lastvermögen - Portata kg</th> <th>Essieux Achsen Assi</th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>		Marque et No. Eigentumsmerkmal und Nr. Sigla e no	Type-Art Spezies	Tare - Eigengewicht - Tara kg	Lim. de charge Lastvermögen - Portata kg	Essieux Achsen Assi						<p>39</p> <p>C Wagon couvert Gedeckter Wagen Carro coperto D Wagon découvert Offener Wagen Carro scoperto P Wagon de particul. Privatwagen Carro privato SP Wagon spécial Spezialwagen Carro speciale</p>	
Marque et No. Eigentumsmerkmal und Nr. Sigla e no	Type-Art Spezies	Tare - Eigengewicht - Tara kg	Lim. de charge Lastvermögen - Portata kg	Essieux Achsen Assi											
<p>14 Adresse - marques - numéros - Adressen - Zeichen - Nummern - Indirizzos - marche - numeri</p>		<p>15 Nombre - Anzahl - Quantità</p>		<p>16 Nature de l'emballage - Art der Verpackung - Genere dell'imballaggio</p>											
<p>17 Désignation de la marchandise - Bezeichnung der Güter - Designazione della merce</p>		<p>18 Poids - Gewicht - Peso kg</p>		<p>40</p>											
<p>19 Prescription d'affranchissement - Frankaturvorschrift - Indicazione d'affrancazione</p>		<p>20 Débours - Barvorschuss - Spese anticipate</p> <p>Monnaie Währung Valuta</p>		<p>41 Marchandises - Waren - Merce</p> <p>1</p> <p>2</p> <p>3</p> <p>4</p> <p>5</p> <p>6</p> <p>7</p> <p>8</p> <p>9</p> <p>10</p>											
<p>21 Remboursement - Nachnahme - Assegno</p> <p>Monnaie Währung Valuta</p>		<p>22 Intérêt à la livraison - Interesse an der Lieferung - Interesse alla riconsegna</p> <p>Monnaie Währung Valuta</p>		<p>42</p> <p>Cases Nos 34 à 42 réservées au procédé mécanographique. Feider Nr. 34 - 42 für mechanische Verarbeitung reserviert. Caselle no 34 al 42 riservate al procedimento meccanografico.</p>											
<p>23 Tarifs et itinéraires demandés - Verlangte Tarife und Wege - Tariffe e itinerari richiesti</p>		<p>24 Annexes à la lettre de voiture - Beilagen zum Frachtbrief - Allegati alla lettera di vettura</p>		<p>43</p>											
<p>25 Informations pour le destinataire - Vermerke für den Empfänger - Informazioni per il destinatario (CIM Art. 6 § 12)</p>		<p>26 Bulletin pour après et containers - Begleitschein für Lademittel und Behälter - Bollettino per attrezzi e casse mobili</p> <p>Gare d'attache Heimatbahnhof Deposito</p>		<p>44</p>											
<p>27 Timbre à date de la gare expéditrice - Datumstempel des Vers.-Bahnhofes - Bollo a data della stazione mittente</p>		<p>28 Timbre à date de la gare destinataire - Datumstempel des Best.-Bahnhofes - Bollo a data della stazione destinataria</p>		<p>45</p>											
<p>29 Timbre de passage - Wiegestempel - Bollo di pesatura</p> <p>Poids constaté - Festgestelltes Gewicht - Peso riconosciuto</p>		<p>30 Avis d'encaissement - Nachnahmebegleitschein - Avviso d'incasso assegno No</p>		<p>46</p>											
<p>31 Bulletin d'affr. - Frankaturrechnung - Bollettino d'affr. No</p>		<p>32 Expédition - Versand - Spedizione No</p>		<p>47</p>											
<p>33 Arrivage - Empfang - Arrivo No</p>		<p>34</p>		<p>48</p>											

* Billetti cu qui se convienit pas - Nichtzutreffendes streichen - Cancellare quanto non conviene • Des wagons de particuliers - Bei Privatwagen - Dei carri privati

Titolo - Vnrkenn - Franchisa		Code - Cifre		MONTANT Betrag - Importo		FRANCISATO PAGATO Monnaie - Valuta Tarifwährung Valuta di tariffa		UBERWEISUNG - PORTO ASSEGNATO Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa		MONNAIE D'ANCASSO Erhebungswährung Valuta di incasso	
18 Débours-Port antérieur - Barvorschuss-Vorfracht Spese anticipate-Porto anteriore		Monnaie Währung Valuta		Cours Kurs Cambio						18	
19 Remboursement - Nachnahme - Assegno		Monnaie Währung Valuta		Cours Kurs Cambio						19	
Port - Fracht - Porto de - von - da		Tarif appliqué Angewandter Tarif Tariffa applicata		A B C		Prix par unité Frachtsatz Prezzo p. unità		Poids taxé Frachtpf. Gewicht Peso tassato Kg			
pour - bis - a											
Code Cifre		Km		Total du port - Gesamtfracht - Totale del porto		20					
Frais - Gebühren - Spese											
				Total des frais Gebühren insgesamt Totale delle spese		20				Cours Kurs Cambio	
21 Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese		Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa		Cours Kurs Cambio		21					
Port - Fracht - Porto de - von - da											
pour - bis - a											
Code Cifre		Km		Frais - Gebühren - Spese						Cours Kurs Cambio	
22 Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese		Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa		Cours Kurs Cambio		22					
Port - Fracht - Porto de - von - da											
pour - bis - a											
Code Cifre		Km		Frais - Gebühren - Spese						Cours Kurs Cambio	
23 Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese		Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa		Cours Kurs Cambio		23					
Port - Fracht - Porto de - von - da											
pour - bis - a											
Code Cifre		Km		Frais - Gebühren - Spese						Cours Kurs Cambio	
24 Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese		Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa		Cours Kurs Cambio		24					
Port - Fracht - Porto de - von - da											
pour - bis - a											
Code Cifre		Km		Frais - Gebühren - Spese						Cours Kurs Cambio	
25 Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese		Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa		Cours Kurs Cambio		25					
Port - Fracht - Porto de - von - da											
pour - bis - a											
Code Cifre		Km		Frais - Gebühren - Spese						Cours Kurs Cambio	
26 Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese		Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa		Cours Kurs Cambio		26					
Port - Fracht - Porto de - von - da											
pour - bis - a											
Code Cifre		Km		Frais - Gebühren - Spese						Cours Kurs Cambio	
27 Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese		Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa		Cours Kurs Cambio		27					
Port - Fracht - Porto de - von - da											
pour - bis - a											
Code Cifre		Km		Frais - Gebühren - Spese						Cours Kurs Cambio	
28 Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese		Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa		Cours Kurs Cambio		28					
Port - Fracht - Porto de - von - da											
pour - bis - a											
Code Cifre		Km		Frais - Gebühren - Spese						Cours Kurs Cambio	
29 Frais tarifaires forfaitaires en cours de route Pauschalierte tarifarische Unterwegskosten Spese di tariffa in corso trasporto forfettizzate				Cours Kurs Cambio		29					
Indications de service - Dienstliche Vorschriften - Indicazioni di servizio											
Somme payée par l'expéditeur Frankatur des Absenders Somma pagata dal mittente											
Partie du port payé Davon verwendete Frankatur Quota del porto pagato											
Reliquat disponible Rückbetrag Differenza											
				Cours - Kurs Cambio							
						Report - Übertrag - Riporto					
								MONTANT GÉNÉRAL Gesamtbetrag Importo generale			
								Reliquat ou Ripresa*			
								Restbetrag oder Rückrechnung*			
								Differenza o Ripresa*			
								Somme à percevoir du destinataire Vom Empfänger zu erhebender Betrag Somma da pagare del destinatario			

* Biffer es qui de convient pas - Nichtzutreffendes durchstreichen - Cancellare quanto non conviene

Annexe II (Article 6) — Anlage II (Artikel 6)

<p>1 Timbre de contrôle Kontrollzettel Bollo di controllo</p>		<p>2 CIM Transport international par chemin de fer - Internationale Eisenbahnbeförderung - Trasporto internazionale per ferrovia Lettre de voiture - Frachtbrief - Lettera di vettura Grande vitesse - Eilgut - Grande velocità</p> <p>Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur Die stark umrauteten Teile hat die Eisenbahn, die übrigen der Absender auszufüllen Le parti contornate da linee in grassello devono essere riempite dalla ferrovia, le altre dal mittente</p>				<p>3 Etiquette remplie Vollständig ausgefüllte Etichetta di conteggio</p> <table border="1"> <tr> <td>Gare-Bahnhof-Staz. No</td> <td>Exp.-Vers.-Spid. No</td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>		Gare-Bahnhof-Staz. No	Exp.-Vers.-Spid. No			<p>4 Date-Datum-Data</p>	
Gare-Bahnhof-Staz. No	Exp.-Vers.-Spid. No												
<p>4 Gare destinataire - Bestimmungsbahnhof - Stazione destinataria</p> <p>de - von - tia</p> <p>à - nach - a</p>		<p>5 Enregistré - Abgefertigt - Conteggiato</p>		<p>34</p>									
<p>6 Destinataire, adresse (ville et pays) - Empfänger, Adresse (Ort und Land) Destinatario, indirizzo (città e paese)</p>		<p>7 Itinéraires - Leitungsweg - Itinerari</p>		<p>35</p>									
<p>9 Déclarations - Erklärungen - Dichiarazioni (CIM Art. 6, 12, 15, etc.)</p>		<p>8 A dédouaner à - Zu verzollen in - Da stogonare a</p>		<p>36</p>									
<p>12 Expéditeur, raison sociale - Absender, Firma - Mittente, ditta</p> <p>Lieu - Ort - Luogo Date - Datum - Data Signature - Unterschrift - Firma</p>		<p>10 Réexpédié de/pour - Neuaufgegeben von/nach - Rispedito da/per</p>		<p>37</p>									
<p>14 Adresse - marques - numéros Adresse - Zeichen - Nummer Indirizzo - marche - numeri</p>		<p>15 Nombre - Anzahl Quantità</p>		<p>16 Nature de l'emballage Art der Verpackung Genere dell'imballaggio</p>									
<p>17 Désignation de la marchandise - Bezeichnung des Gutes Designazione della merce</p>		<p>18 Poids - Gewicht Peso kg</p>		<p>38</p>									
<p>19 Prescription d'affranchissement - Frankaturvorschrift - Indicazione d'affranco</p>		<p>20 Débourss - Barvorschuss Spese anticipata</p> <p>Monnaie - Währung Valuta</p>		<p>39</p>									
<p>22 Tarifs et itinéraires demandés - Verlangte Tarife und Wege - Tariffe e itinerari richiesti</p>		<p>21 Remboursement - Nachnahme Assegno</p> <p>Monnaie - Währung Valuta</p>		<p>40</p>									
<p>25 Informations pour le destinataire - Vermerke für den Empfänger Informazioni per il destinatario (CIM Art. 6 § 12)</p>		<p>23 Intérêt à la livraison - Interesse an der Lieferung Interesse alla riconsegna</p> <p>Monnaie - Währung Valuta</p>		<p>41</p>									
<p>26 Bulletin pour après et containers - Begleitschein für Lademittel und Behälter Bollettino per attrezzi e casse mobili</p>		<p>24 Annexes à la lettre de voiture - Beilagen zum Frachtbrief - Allegati alla lettera di vettura</p>		<p>42</p>									
<p>27 Timbre à date de la gare expéditrice - Datumstempel des Vers.-Bahnhofs - Bollo a data della stazione mittente</p>		<p>28 Timbre à date de la gare destinataire - Datumstempel des Best.-Bahnhofs - Bollo a data della stazione destinataria</p>		<p>43</p>									
<p>29 Timbre de pesage - Wiegestempel Bollo di pesatura</p> <p>Poids constaté - Festgestelltes Gewicht Peso riconosciuto</p>		<p>30 Avis d'encaissement - Nachnahmebegleitschein Avviso d'incasso assegno</p>		<p>44</p>									
<p>31 Bulletin d'affr. - Frankaturrechnung Bollettino d'affr.</p>		<p>32 Expédition - Versand Spedizione</p>		<p>45</p>									
<p>33 Arrivée - Empfang Ricevuta</p>		<p>36</p>		<p>46</p>									

BIBLIOTECA DI ARCHIVIO - ANPARES/STZ/ADM - BULLETTINO DI ARCHIVIO - ANPARES/STZ/ADM

Annexe II (Article 6) — Anlage II (Artikel 6)

1 Timbre de contrôle / Kontrollstempel / Bollo di controllo		2 CIM Transport international par chemin de fer - International Eisenbahnbeförderung - Trasporto internazionale per ferrovia CIM Lettre de voiture - Frachtbrief - Lettera di vettura Grande vitesse - Eilgut - Grande velocità Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur. Die stark umrahmten Teile hat die Eisenbahn, die übrigen der Absender auszufüllen. Le parti contornate da linee in grassetto devono essere riempite dalla ferrovia, le altre dal mittente.		3 Etiquette complète / Verrechnungsetikette / Etichetta di conteggio Gare - Bahnhof - Staz. No. Exp. - Vers. - Sped. No.		Code - Code - Città 4 Date - Datum - Data	
4 Gare destinataire - Bestimmungsbahnhof - Stazione destinataria		5 Enregistré - Abgefertigt - Conteggiato de - von - da à - nach - a		6 Destinataire, adresse (ville et pays) - Empfänger, Adresse (Ort und Land) / Destinatario, indirizzo (città e paese)		7 Itinéraires - Leitungswege - Itinerari	
8 Déclarations - Erklärungen - Dichiarazioni (CIM Art. 6, 12, 15, etc.)		9 A dédouaner à - Zu verzollen in - Da sdoganare a		10 Réexpédié de/pour - Neuaufgegeben von/nach - Rispedito da/per		11 Wagens - Wagen - Carro Marque et No. / Eigentumsmerkmal und Nr. / Sigla e no. Type-Art / Spezies / Tara - Eigengewicht - Tara / Dim. de charge / Lastr. - Perfato / Essieux / Achsen / Assi	
12 Expéditeur, raison sociale - Absender, Firma - Mittente, ditta Chargé par: Verladen durch: Caricato da: • Chemin de fer Eisenbahn Ferrovia • Expéditeur Absender Mittente Lieu - Ort - Luogo Date - Datum - Data Signature - Unterschrift - Firma		13 Catégorie Art - Specie Agrès-Containers - Lademittel-Behälter - Attrezzi-Casse mobili Marque et No. / Eigentumsmerkmal und Nr. / Sigla e no. / Catégorie-Art / Spezies / Marque et No. / Eigentumsmerkmal und Nr. / Sigla e no.		14 Wagon couvert / Gedeckter Wagen / Carro coperto 15 Wagon découvert / Offener Wagen / Carro scoperto 16 Wagon de particul. / Privatwagen / Carro privato 17 Wagon spécial / Spezialwagen / Carro speciale			
14 Adresse - marques - numéros / Adresse - Zeichen - Nummer / Indirizzo - merche - numeri		15 Nombre / Anzahl / Quantità		16 Nature de l'emballage / Art der Verpackung / Genere dell'imballaggio		17 Désignation de la marchandise / Bezeichnung des Gutes / Designazione merce	
18 Poids / Gewicht / Peso / kg		19 Marchandises / Waren - Merce / No.		20 Prescription d'affranchissement / Frankaturvorschrift - Indicazione d'affrancazione		21 Débours / Barvorschuss / Spese anticipata / Monnaie / Währung / Valuta	
22 Tarifs et itinéraires demandés / Verlangte Tarife und Wege - Tariffe e itinerari richiesti		23 Remboursement / Nachnahme / Assegno / Monnaie / Währung / Valuta		24 Intérêt à la livraison / Interesse an der Lieferung / Interesse alla riconsegna / Monnaie / Währung / Valuta		25 Annexes à la lettre de voiture - Beilagen zum Frachtbrief - Allegati alla lettera di vettura	
26 Informations pour le destinataire / Vermerke für den Empfänger / Informazioni per il destinatario (CIM Art. 6 § 12)		27 Bulletin pour agrès et containers / Begleitschein für Lademittel und Behälter / Bollettino per attrezzi e casse mobili / No.		28 Gare d'attache / Heimatbahnhof / Deposito		29 Avis d'encaissement / Nachnahmebegleitschein / Avviso d'incasso assegno No.	
30 Timbre à date de la gare expéditrice - Datumstempel des Vers.-Bahnhofes - Bollo a data della stazione mittente		31 Timbre à date de la gare destinataire - Datumstempel des Best.-Bahnhofes - Bollo a data della stazione destinataria		32 Timbre de passage - Wiegestempel / Bollo di pesatura		33 Bulletin d'affr. / Frankaturrechnung / Bollettino d'affr. / No.	
34 Expédition / Versand / Spedizione / No.		35 Arrivage / Empfang / Arrivo		36 Poids constaté / Festgestelltes Gewicht / Peso riconosciuto		37	

Annexe II (Article 6) — Anlage II (Artikel 6)

<p>1 Timbre de contrôle / Kontrollstempel / Bollo di controllo</p>		<p>2 CIM Transport international par chemins de fer - Internationale Eisenbahnbeförderung - Trasporto internazionale per ferrovia CIM</p> <p>Lettre de voiture - Frachtbrief - Lettera di vettura Grande vitesse - Eilgut - Grande velocità</p> <p>Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur. Die stark umrahmten Teile hat die Eisenbahn, die übrigen der Absender auszufüllen. Le parti contornate da linee in grassetto devono essere riempite dalla ferrovia, le altre dal mittente.</p>				<p>3 Éléments contrôlés / Versuchsnummern / Elmetti di controllo</p> <table border="1"> <tr> <th>Gare-Bahnhof-Staz. No.</th> <th>Exp.-Vers.-Sped. No.</th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>		Gare-Bahnhof-Staz. No.	Exp.-Vers.-Sped. No.									<p>4 Code-Code-Code</p>	
Gare-Bahnhof-Staz. No.	Exp.-Vers.-Sped. No.																		
<p>5 Gare destinataire - Bestimmungsbahnhof - Stazione destinataria</p> <p>de - von - da</p> <p>à - nach - a</p>		<p>6 Destinataire, adresse (ville et pays) - Empfänger, Adresse (Ort und Land) / Destinatario, indirizzo (città e paese)</p>		<p>7 Itinéraires - Leitungswege - Itinerari</p>		<p>8 Date-Datum-Data</p>													
<p>9 Déclarations - Erklärungen - Dichiarazioni (CIM Art. 6, 12, 15, etc.)</p>		<p>10 Réexpédier de/pour - Neuaufgeben von/nach - Rispedito da/per</p>		<p>11 Wagens - Wagen - Carro</p> <table border="1"> <tr> <th>Marque et No. / Eigentumsmerkmal und Nr. / Sigla e no.</th> <th>Type-Art / Spezies</th> <th>Tare - Eigengewicht - Tara / kg</th> <th>Lim. de charge / Lastgr. - Portata / kg</th> <th>Essieux / Achsen / Assi</th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>		Marque et No. / Eigentumsmerkmal und Nr. / Sigla e no.	Type-Art / Spezies	Tare - Eigengewicht - Tara / kg	Lim. de charge / Lastgr. - Portata / kg	Essieux / Achsen / Assi						<p>12 Wagon couvert / Gedeckter Wagen / Carro coperto</p> <p>13 Wagon découvert / Offener Wagen / Carro scoperto</p> <p>14 Wagon de particulier / Privatwagen / Carro privato</p> <p>15 Wagon spécial / Spezialwagen / Carro speciale</p>			
Marque et No. / Eigentumsmerkmal und Nr. / Sigla e no.	Type-Art / Spezies	Tare - Eigengewicht - Tara / kg	Lim. de charge / Lastgr. - Portata / kg	Essieux / Achsen / Assi															
<p>16 Expéditeur, raison sociale - Absender, Firma - Mittente, ditta</p> <p>Chargé par: Verladen durch: Caricato da:</p> <ul style="list-style-type: none"> Chemin de fer Eisenbahn Ferrovia Expéditeur Absender Mittente 		<p>17 Catégorie / Art - Specie</p> <p>18 Aerts-Containers - Lademittel-Behälter - Altri mezzi - Casse mobili</p> <table border="1"> <tr> <th>Marque et No. / Eigentumsmerkmal und Nr. / Sigla e no.</th> <th>Catégorie-Art / Specie</th> <th>Marque et No. / Eigentumsmerkmal und Nr. / Sigla e no.</th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>		Marque et No. / Eigentumsmerkmal und Nr. / Sigla e no.	Catégorie-Art / Specie	Marque et No. / Eigentumsmerkmal und Nr. / Sigla e no.				<p>19 Lieu - Ort - Luogo</p> <p>20 Date - Datum - Data</p> <p>21 Signature - Unterschrift - Firma</p>		<p>22 Poids / Gewicht / Peso / kg</p>		<p>23 Marchandises / Waren - Merce / No.</p>					
Marque et No. / Eigentumsmerkmal und Nr. / Sigla e no.	Catégorie-Art / Specie	Marque et No. / Eigentumsmerkmal und Nr. / Sigla e no.																	
<p>24 Adresse - marques - numéros / Adresse - Zeichen - Nummer / Indirizzo - marche - numeri</p>		<p>25 Nombre / Anzahl / Quantità</p>		<p>26 Nature de l'emballage / Art der Verpackung / Genere dell'imballaggio</p>		<p>27 Désignation de la marchandise - Bezeichnung des Gutes / Descrizione della merce</p>		<p>28 1</p> <p>29 2</p> <p>30 3</p> <p>31 4</p> <p>32 5</p> <p>33 6</p> <p>34 7</p> <p>35 8</p> <p>36 9</p> <p>37 10</p>											
<p>38 Prescription d'affranchissement - Frankaturvorschrift - Indicazioni d'affrancazione</p>		<p>39 Débours / Barvorschuss / Spese anticipate</p> <p>40 Remboursement / Nachnahme / Assegno</p> <p>41 Intérêt à la livraison / Interesse an der Lieferung / Interesse alla riconsegna</p> <p>42 Annexes à la lettre de voiture - Beilagen zum Frachtbrief - Allegati alla lettera di vettura</p>		<p>43 Monnaie / Währung / Valuta</p>		<p>44 Gare d'attache / Heimatbahnhof / Deposito</p>		<p>45 Cases Nos 34 à 42 réservées au procédé mécanographique. / Felder Nr. 34 - 42 für mechanische Verarbeitung reserviert. / Caselle no 34 al 42 riservate al procedimento meccanografico.</p>											
<p>46 Informations pour le destinataire - Vermerke für den Empfänger / Informazioni per il destinatario (CIM Art. 6 § 12)</p>		<p>47 Bulletin pour agrès et containers / Begleitschein für Lademittel und Behälter / Bollettino per attrezzi e casse mobili</p>		<p>48 Timbre de pesage - Wiegestempel / Bollo di pesatura</p>		<p>49 Avis d'encaissement / Nachnahmebegleitschein / Avviso d'incasso assegno No.</p> <p>50 Bulletin d'affranchissement / Frankaturrechnung / Bollettino d'affr. No.</p> <p>51 Expédition / Versand / Spedizione No.</p> <p>52 Arrivage / Empfang / Arrivo No.</p>		<p>53 Poids constaté - Festgestelltes Gewicht / Peso riconosciuto</p>											
<p>54 Timbre à date de la gare expéditrice - Datumstempel des Vers.-Bahnhofs - Bollo a data della stazione mittente</p>		<p>55 Timbre à date de la gare destinataire - Datumstempel des Best.-Bahnhofs - Bollo a data della stazione destinataria</p>		<p>56 Des wagons de particuliers - Bei Privatpersonen / Dei carri privati</p>		<p>57</p>		<p>58</p>											

Détails de l'expédition - Particolari		Code Cifre		Montant Betrag - Importo		PAYE - FRANCHISSE - PAGATO Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa		PORT DU UBERWEISUNG - PORTO ASSEGNATO Monnaie d'encasement Erhebungswährung Valuta d'incasso		
18 Débours-Port antérieur - Barvorschuss-Vorfahrt Spese anticipata-Porto anteriore		Monnaie Währung Valuta	Cours Kurs Cambio			XX		18		
19 Remboursement - Nachnahme - Assegno		Monnaie Währung Valuta	Cours Kurs Cambio			XX		19		
Port - Fracht - Porto de - von - da		Tarif appliqué Angewandter Tarif Tariffa applicata	A B C	Prix par unité Frachtsatz Prezzo p. unità	Poids taxé Frachtptl. Gewicht Peso tassato Kg					
pour - bis - a										
Code Cifre		Km	Frais - Gebühren - Spese							
		Total du port - Gesamtfracht - Totale del porto		51						
Frais - Gebühren - Spese										
		Total des frais Gebühren insgesamt Totale delle spese		52				Cours Kurs Cambio		
50 Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese		Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa	Cours Kurs Cambio			50				
Port - Fracht - Porto de - von - da										
pour - bis - a										
Code Cifre		Km	Frais - Gebühren - Spese						Cours Kurs Cambio	
60 Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese		Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa	Cours Kurs Cambio			60				
Port - Fracht - Porto de - von - da										
pour - bis - a										
Code Cifre		Km	Frais - Gebühren - Spese						Cours Kurs Cambio	
70 Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese		Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa	Cours Kurs Cambio			70				
Port - Fracht - Porto de - von - da										
pour - bis - a										
Code Cifre		Km	Frais - Gebühren - Spese						Cours Kurs Cambio	
80 Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese		Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa	Cours Kurs Cambio			80				
Port - Fracht - Porto de - von - da		Tarif appliqué Angewandter Tarif Tariffa applicata	A B C	Prix par unité Frachtsatz Prezzo p. unità	Poids taxé Frachtptl. Gewicht Peso tassato Kg					
pour - bis - a										
Code Cifre		Km	Frais - Gebühren - Spese						Cours Kurs Cambio	
		Total du port - Gesamtfracht - Totale del porto		91						
Frais - Gebühren - Spese										
		Total des frais Gebühren insgesamt Totale delle spese		92				Cours Kurs Cambio		
90 Port et frais Fracht und Gebühren Porto e spese		Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa	Cours Kurs Cambio			90				
95 Frais tarifaires forfaitaires en cours de route Pauschalttarife tarifarische Unterwegskosten Spese di tariffa in corso trasporto forfettizzate			Cours Kurs Cambio			95				
indications de service - Dienstsliche Vorschriften - Indicazioni di										
Somme payée par l'expéditeur Frankatur des Absenders Somma pagata dal mittente Partie du port payé Davon verwendete Frankatur Quota del porto pagato Reliquat disponible Restbetrag Differenz						Report - Übertrag - Riparto		Montant général Gesamtbetrag Importo generale Reliquat ou Reprise* Restbetrag oder Rückrechnung* Differenza o Ripresa* Somme à percevoir du destinataire Somme Esattore zu empfangender Betrag Somma da incassare dal destinatario		
						Cours - Kurs Cambio				

Absence ou défectuosité d'emballage

Déclaration générale

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

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

.....
.....
.....

Je reconnais que ces marchandises, lorsque le document de transport fait mention de la pré-
sente déclaration, sont remises au transport

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

.....
.....
.....

A, le 19....

(Signature)

*) Biffer les mentions qui ne conviennent pas.

Fehlen oder Mängel der Verpackung

Allgemeine Erklärung

Der Bahnhof der Bahn
übernimmt vom heutigen Tage an auf mein Ersuchen die nachbezeichneten Güter, die von mir als

Eilgut *)

Frachtgut *)

Expreßgut *)

zur Beförderung aufgegeben werden:

.....
.....
.....

Ich erkenne hiemit an, daß diese Güter, wenn die Frachturkunde einen Hinweis auf diese
allgemeine Erklärung enthält,

unverpackt *)

in der nachfolgend beschriebenen mangelhaften Verpackung *)

aufgegeben sind:

.....
.....
.....

....., den 19....

(Unterschrift)

*) Das Nichtzutreffende ist zu streichen.

Modifications du contrat de transport ordonnées par l'expéditeur

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

Marques et numéros	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids en kg

remise au transport avec la lettre de voiture de ^{grande}/_{petite} vitesse du 19....

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

- 1° la rendre à l'expéditeur à la gare expéditrice;
- 2° l'arrêter en cours de route en attendant des ordres ultérieurs;
- 3° ajourner la livraison en attendant des ordres ultérieurs;
- 4° la livrer à M. à
- 5° l'expédier en ^{grande}/_{petite} vitesse à M. à
gare du chemin de fer de
- 6° la retourner en ^{grande}/_{petite} vitesse à la gare expéditrice à M.
- 7° ne la livrer que contre paiement d'un remboursement
de ^{en chiffres} ^{en toutes lettres}
- 8° la livrer contre paiement, non pas du remboursement indiqué dans la lettre de voiture, mais d'un remboursement
de ^{en chiffres} ^{en toutes lettres}
- 9° la livrer sans recouvrer le montant du remboursement;
- 10° la livrer franco

A, le 19....

(Signature)

A la gare de du chemin de fer de

Les ordres ci-dessus sont transmis pour exécution dans les conditions prévues à l'article 23, § 1, de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM). Ils ont été reproduits sur le duplicata de la lettre de voiture, qui a été présenté par l'expéditeur. Le titre délivré à l'expéditeur pour le remboursement a été ^{rectifié}/_{retiré}. Cette déclaration se réfère à l'envoi n° acheminé dans le wagon n° et à notre télégramme n°/notre communication téléphonique du

A, le 19....

Le Chef de gare:

†) Indiquer ici la gare expéditrice.
*) Biffer les mentions qui ne conviennent pas.

Nachträgliche Verfügung des Absenders

Der Bahnhof †) der Bahn wird ersucht, die nachstehend bezeichnete Sendung:

Zeichen und Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Bezeichnung des Gutes	Gewicht (kg)

die mit Eilfrachtbrief vom 19.... zur Beförderung an in aufgegeben wurde, wie folgt zu behandeln *):

- dem Absender auf dem Versandbahnhof zurückzugeben;
- in Erwartung weiterer Verfügungen unterwegs anzuhalten;
- in Erwartung weiterer Verfügungen die Ablieferung auszusetzen;
- an in abzuliefern;
- als Eilgut an in, Bahnhof der Bahn zu senden;
- an den Versandbahnhof als Eilgut an zurückzusenden;
Frachtgut
- nur gegen Bezahlung einer Nachnahme von in Ziffern in Buchstaben abzuliefern;
- nicht gegen Bezahlung der im Frachtbrief angegebenen Nachnahme, sondern gegen Bezahlung einer Nachnahme von in Ziffern in Buchstaben abzuliefern;
- ohne Erhebung einer Nachnahme abzuliefern;
- franko abzuliefern.

....., den 19..

(Unterschrift)

An den Bahnhof der Bahn.

Vorstehende nachträgliche Verfügungen werden zur Ausführung unter Beachtung der Bestimmungen des Art. 23 § 1 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) übermittelt. Sie wurden auf dem vom Absender vorgelegten Frachtbriefdoppel vermerkt. Die dem Absender ausgehändigte Bescheinigung über die Nachnahme wurde berichtigt/eingezogen. Diese Erklärung bezieht sich auf Sendung Nr., verladen in Wagen Nr., und auf unser Telegramm Nr./unser Telefongespräch vom

....., den 19....

Der Vorstand:

†) Hier ist der Versandbahnhof anzugeben.
*) Das Nichtzutreffende ist zu streichen.

Modifications du contrat de transport ordonnées par le destinataire

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

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

remise au transport avec la lettre de voiture de grande vitesse du 19....
petite
par M. à
à l'adresse de M. à
les modifications suivantes ***):

- 1° l'arrêter en cours de route, en attendant des ordres ultérieurs;
- 2° ajourner la livraison, en attendant des ordres ultérieurs;
- 3° la livrer à M. à
- 4° me laisser assister aux formalités douanières ou autres
laisser mon mandataire M.
formalités administratives;
- 5° me laisser accomplir les formalités douanières ou autres
laisser mon mandataire M.
formalités administratives et procéder, s'il y a lieu, au paiement des droits de douane et autres
frais ****);
- 6° l'expédier en grande vitesse à M. à
petite
gare du chemin de fer de

A, le 19....

(Signature)

A la gare de du chemin de fer de

Les ordres ci-dessus sont transmis pour exécution dans les conditions prévues à l'article 23, § 1, de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM). Cette déclaration se réfère à notre télégramme n° / à notre communication téléphonique du

A, le 19....

Le Chef de gare:

- *) Indiquer ici soit la gare destinataire, soit la gare d'entrée dans le pays destinataire.
**) Seulement s'il est connu.
***) Biffer les mentions qui ne conviennent pas.
****) Le destinataire ne peut donner cet ordre que s'il y est autorisé en vertu de l'article 15, § 1, lettre b).

Verfügung des Empfängers

Der Bahnhof *) der Bahn wird ersucht, die nachstehend bezeichnete Sendung:

Versand Nr. **)	Wagen Nr. **)	Zeichen und Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Bezeichnung des Gutes	Gewicht (kg)

die mit Eilfrachtbrief vom 19.... zur Beförderung von in an in aufgegeben wurde, wie folgt zu behandeln ***):

1. in Erwartung weiterer Verfügungen unterwegs anzuhalten;
2. in Erwartung weiterer Verfügungen die Ablieferung auszusetzen;
3. an in abzuliefern;
4. die Erfüllung der zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften in meiner Anwesenheit vorzunehmen; in Anwesenheit meines Beauftragten, Herrn;
5. die Erfüllung der zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften und die Bezahlung des Zolls und der anderen Kosten mir zu überlassen ***); meinem Beauftragten, Herrn;
6. als Eilgut an in , Bahnhof der Bahn zu senden.

....., den 19....

(Unterschrift)

An den Bahnhof der Bahn

Vorstehende Verfügungen werden zur Ausführung unter Beachtung der Bestimmungen des Art. 23 § 1 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) übermittelt. Diese Erklärung bezieht sich auf unser Telegramm Nr. / unser Telefongespräch vom

....., den 19....

Der Vorstand:

*) Hier ist der Bestimmungsbahnhof oder der Eintrittsbahnhof in das Bestimmungsland anzugeben.
 **) Sofern bekannt.
 ***) Das Nichtzutreffende ist zu streichen.
 *****) Der Empfänger kann diese Verfügung nur erteilen, wenn er gemäß Artikel 15 § 1 b) dazu ermächtigt ist.

Annexe V
(Article 58)

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

ARTICLE PREMIER.

§ 1. L'Office central des transports internationaux par chemins de fer siège à Berne, sous les auspices du Gouvernement suisse.

Le contrôle de son activité, tant sur le plan administratif que sur le plan financier, s'exerce dans le cadre établi par les dispositions de l'article 58 de la Convention et est confié à un Comité administratif.

A cet effet, le Comité administratif

- a) veille à la bonne application par l'Office central des Conventions ainsi que des autres textes issus des conférences de révision et préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de ces Conventions et textes;
- b) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat contractant ou par le directeur de l'Office.

§ 2. a) Le Comité administratif se réunit à Berne. Il se compose de neuf membres, choisis parmi les Etats contractants.

- b) La Confédération suisse dispose d'un siège permanent dans le Comité, dont elle assume la présidence. Les autres Etats membres sont nommés pour cinq ans. Pour chaque période quinquennale, une Conférence diplomatique détermine, sur proposition du Comité administratif en fonction, la composition du Comité administratif, en tenant compte d'une équitable répartition géographique.
- c) Si une vacance se produit parmi les Etats membres, le Comité administratif désigne lui-même un autre Etat contractant pour occuper le siège vacant.
- d) Chaque Etat membre désigne, comme délégué au Comité administratif, une personne qualifiée en raison de son expérience des questions de transports internationaux.
- e) Le Comité administratif établit son règlement intérieur et se constitue lui-même.

Il tient au moins une réunion ordinaire chaque année; il tient, en outre, des réunions extraordinaires lorsque trois Etats membres au moins en font la demande.

Anlage V
(Artikel 58)

Satzung des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr.

ARTIKEL 1.

§ 1. Das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr hat seinen Sitz in Bern und steht unter dem Schutz der schweizerischen Regierung.

Die Aufsicht über seine Tätigkeit auf administrativem und finanziellem Gebiet wird im Rahmen der Bestimmungen des Artikels 58 des Übereinkommens ausgeübt und einem Verwaltungsausschuß anvertraut.

Dem Verwaltungsausschuß sind folgende Aufgaben übertragen:

- a) Er überwacht die sachgemäße Anwendung der Übereinkommen und der anderen aus den Revisionskonferenzen hervorgegangenen Texte durch das Zentralamt und befürwortet, wenn nötig, die geeigneten Maßnahmen zur Erleichterung der Anwendung dieser Übereinkommen und Texte.
- b) Er begutachtet Fragen, welche die Tätigkeit des Zentralamtes betreffen können und ihm von einem Vertragsstaat oder dem Direktor des Zentralamtes unterbreitet werden.

§ 2. a) Der Verwaltungsausschuß tagt in Bern. Er besteht aus neun unter den Vertragsstaaten ausgewählten Mitgliedern.

- b) Die Schweizerische Eidgenossenschaft verfügt über einen ständigen Sitz im Ausschuß und hat den Vorsitz. Die anderen Mitgliedstaaten werden auf fünf Jahre ernannt. Für jeden Zeitraum von fünf Jahren bestimmt eine diplomatische Konferenz auf Vorschlag des amtierenden Verwaltungsausschusses die Zusammensetzung des Ausschusses, unter Berücksichtigung einer angemessenen geographischen Aufteilung.
- c) Wird unter den Mitgliedstaaten ein Sitz frei, so bezeichnet der Verwaltungsausschuß selbst einen anderen Vertragsstaat für den frei gewordenen Sitz.
- d) Jeder Mitgliedstaat bezeichnet als Delegierten im Verwaltungsausschuß eine auf Grund ihrer Erfahrung in internationalen Transportfragen geeignete Persönlichkeit.
- e) Der Verwaltungsausschuß stellt seine Geschäftsordnung auf und konstituiert sich selbst.

Er hält jedes Jahr mindestens eine ordentliche Sitzung ab. Überdies hält er außerordentliche Sitzungen ab, wenn mindestens drei Mitgliedstaaten es verlangen.

Le secrétariat du Comité administratif est assuré par l'Office central.

Les procès-verbaux des séances du Comité administratif sont envoyés à tous les Etats contractants.

- f) Les fonctions de délégué d'un Etat membre sont gratuites et les frais de déplacement qu'elles entraînent sont à la charge de cet Etat.

§ 3. a) Le Comité administratif établit le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central. Le Gouvernement suisse lui présente un projet à cet effet.

- b) Le Comité administratif nomme le directeur, le vice-directeur et les conseillers de l'Office central; le Gouvernement suisse lui présente des propositions à cet effet. Pour ces nominations, le Comité administratif tient compte plus particulièrement de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique.

- c) Le Comité administratif approuve le budget annuel de l'Office central, en tenant compte des dispositions de l'article 2 ci-après, ainsi que le rapport annuel de gestion.

La vérification des comptes de l'Office central, qui a trait uniquement à la concordance des écritures et des pièces comptables, dans le cadre du budget, est exercée par le Gouvernement suisse. Celui-ci transmet ces comptes, avec un rapport, au Comité administratif.

Le Comité administratif communique aux Etats contractants, avec le rapport de gestion de l'Office central et le relevé des comptes annuels de celui-ci, les décisions, résolutions et recommandations qu'il est appelé à formuler.

- d) Le Comité administratif adresse à chaque conférence de révision, au moins deux mois avant l'ouverture de celle-ci, un rapport sur l'ensemble de son activité depuis la conférence précédente.

ARTICLE 2.

§ 1. Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de chemins de fer ou des parcours auxquels s'applique la Convention.

Die Sekretariatsgeschäfte des Verwaltungsausschusses werden vom Zentralamt besorgt.

Die Niederschriften der Sitzungen des Verwaltungsausschusses werden allen Vertragsstaaten zugestellt.

- f) Die Tätigkeit des Delegierten eines Mitgliedstaates ist unentgeltlich, und die damit verbundenen Reisekosten gehen zu Lasten dieses Staates.

§ 3. a) Der Verwaltungsausschuß stellt die Vorschriften über die Organisation, die Tätigkeit und die Rechtsstellung des Personals des Zentralamtes auf. Zu diesem Zweck legt ihm die schweizerische Regierung einen Entwurf vor.

- b) Der Verwaltungsausschuß ernennt den Direktor, den Vizedirektor und die Conseillers des Zentralamtes; zu diesem Zwecke unterbreitet ihm die schweizerische Regierung Vorschläge. Bei diesen Ernennungen berücksichtigt der Verwaltungsausschuß ganz besonders die Eignung der Bewerber und eine angemessene geographische Verteilung.

- c) Der Verwaltungsausschuß genehmigt unter Berücksichtigung der Bestimmungen des nachfolgenden Artikels 2 den jährlichen Voranschlag des Zentralamtes sowie den jährlichen Geschäftsbericht.

Die Rechnung des Zentralamtes wird von der schweizerischen Regierung geprüft; diese Prüfung erstreckt sich lediglich auf die Übereinstimmung der Geschäftsbücher mit den Rechnungsbelegen im Rahmen des Voranschlages. Die schweizerische Regierung leitet die Rechnung mit einem Bericht an den Verwaltungsausschuß weiter.

Der Verwaltungsausschuß gibt den Vertragsstaaten zusammen mit dem Geschäftsbericht des Zentralamtes und dessen Jahresrechnung seine Entscheide, Beschlüsse und Empfehlungen bekannt.

- d) Der Verwaltungsausschuß unterbreitet jeder Revisionskonferenz mindestens zwei Monate vor ihrer Eröffnung einen Bericht über seine gesamte Tätigkeit seit der vorhergegangenen Konferenz.

ARTIKEL 2.

§ 1. Die Kosten des Zentralamtes werden von den Vertragsstaaten im Verhältnis der Länge der Eisenbahnstrecken und der anderen Strecken getragen, auf die das Übereinkommen Anwen-

Toutefois, des lignes de navigation participent aux dépenses proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution est de 1 fr. 40 au maximum par kilomètre. Exceptionnellement, cette contribution peut, après accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, et approbation du Comité administratif, être réduite de cinquante pour cent au maximum pour des lignes exploitées dans des conditions particulières. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre est fixé, pour chaque exercice, par le Comité administratif, l'Office central entendu. Il est toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'ont pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé est versé à un fonds de réserve.

§ 2. A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1^{er} octobre, n'aurait pas versé sa part est, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvelle au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi de son rapport de gestion pour l'exercice écoulé. Si, à la date du 1^{er} juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche est faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues. En cas d'insuccès, l'Office central l'avise, trois mois plus tard, que, si le versement attendu n'a pas été effectué avant la fin de l'année, son abstention sera interprétée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la Convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche avant le 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté, tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procède à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

§ 3. Les montants non recouverts doivent, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et peuvent être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte est portée, dans un compte spécial, au débit des autres Etats contractants dans la proportion du nombre de kilomètres de lignes soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il

findet. Die Schiffahrtsstrecken sind jedoch nur mit der Hälfte ihrer Streckenlänge an den Kosten beteiligt. Der Beitrag jedes Staates beträgt höchstens 1.40 Franken für den Streckenkilometer. Ausnahmsweise kann dieser Beitrag nach Vereinbarung zwischen der interessierten Regierung und dem Zentralamt und nach Genehmigung durch den Verwaltungsausschuß für Strecken, die unter besonderen Bedingungen betrieben werden, um höchstens fünfzig Prozent herabgesetzt werden. Die Höhe des auf den Streckenkilometer entfallenden Jahresbetrages wird für jedes Geschäftsjahr durch den Verwaltungsausschuß nach Anhörung des Zentralamtes festgesetzt. Der Beitrag wird stets in ganzer Höhe erhoben. Wenn die tatsächlichen Ausgaben des Zentralamtes den auf dieser Grundlage berechneten Betrag nicht erreicht haben, wird der nicht ausgegebene Restbetrag einem Reservefonds zugeführt.

§ 2. Anlässlich der Übermittlung des Geschäftsberichts und der Jahresrechnung fordert das Zentralamt die Vertragsstaaten auf, ihren Kostenbeitrag für das verflossene Geschäftsjahr zu entrichten. Hat ein Staat bis zum 1. Oktober seinen Anteil nicht bezahlt, so wird er ein zweites Mal hierzu aufgefordert. Bleibt diese Aufforderung erfolglos, so hat das Zentralamt sie zu Beginn des folgenden Jahres bei Übersendung des Geschäftsberichtes über das verflossene Geschäftsjahr zu wiederholen. Ist auch diese Mahnung bis zum folgenden 1. Juli erfolglos geblieben, so wird an den säumigen Staat eine vierte Aufforderung gerichtet, um ihn zur Zahlung der beiden ausstehenden Jahresbeiträge zu veranlassen. Bleibt auch diese erfolglos, so teilt ihm das Zentralamt drei Monate später mit, daß seine Nichtzahlung als stillschweigende Willensäußerung ausgelegt werde, vom Übereinkommen zurückzutreten, wenn die erwartete Zahlung nicht vor Ablauf des Jahres geleistet wird. Wird dieser letzten Aufforderung bis zum 31. Dezember keine Folge gegeben, so nimmt das Zentralamt Kenntnis von dem stillschweigend durch den säumigen Staat geäußerten Willen, vom Übereinkommen zurückzutreten, und löscht die Strecken dieses Staates in der Liste der zum internationalen Verkehr zugelassenen Strecken.

§ 3. Die nicht erhaltenen Beträge sollen nach Möglichkeit aus den ordentlichen Mitteln, über die das Zentralamt verfügt, gedeckt werden und können auf vier Geschäftsjahre verteilt werden. Der Teil des Fehlbetrages, der auf diese Weise nicht gedeckt werden kann, wird auf ein besonderes Rechnungskonto gebucht, mit dessen Betrag die anderen Vertragsstaaten im Verhältnis der Streckenkilometer belastet werden, die zur Zeit der Rechnungsstellung

a déjà, pendant la période de deux ans qui s'est terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été partie avec lui à la Convention.

§ 4. L'Etat dont les lignes ont été radiées dans les conditions indiquées au § 2 ci-dessus ne peut les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant, au préalable, les sommes dont il est resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de cinq pour cent à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'a invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

ARTICLE 3.

§ 1. L'Office central publie un bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les études qu'il jugerait utile d'y insérer.

§ 2. Le bulletin est rédigé en français et en allemand. Un exemplaire est envoyé gratuitement à chaque Etat contractant et à chacune des administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'Office central.

ARTICLE 4.

§ 1. Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'entreprise créancière à l'Office central pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent ou, si les parties en font la demande, devant le tribunal arbitral prévu à l'article 61 de la Convention (Annexe X).

§ 3. Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice est tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester

dem Übereinkommen unterstellt waren. Dabei wird jeder Staat in dem Ausmaß beteiligt, wie er während des zweijährigen Zeitraums, der mit dem Austritt des säumigen Staates abschließt, dem Übereinkommen gleichzeitig mit ihm angehört hat.

§ 4. Der Staat, dessen Strecken unter den im vorerwähnten § 2 genannten Bedingungen gelöscht worden sind, kann sie dem internationalen Verkehr nur dann wieder unterstellen lassen, wenn er vorher die Beträge, die er schuldig geblieben ist, für die betreffenden Jahre bezahlt, und zwar zuzüglich fünf Prozent Zinsen ab Ende des sechsten Monats seit dem Tage, an dem ihn das Zentralamt erstmals aufgefordert hat, die auf ihn entfallenden Kostenbeiträge zu zahlen.

ARTIKEL 3.

§ 1. Das Zentralamt gibt eine Monatsschrift heraus, welche die zur Anwendung des Übereinkommens notwendigen Auskünfte enthält, namentlich die Mitteilungen über die Liste der Strecken der Eisenbahnen und anderer Unternehmen und über die von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände, sowie die Abhandlungen, deren Veröffentlichung es für zweckmäßig hält.

§ 2. Die Zeitschrift erscheint in französischer und deutscher Sprache. Ein Exemplar wird unentgeltlich jedem Vertragsstaat und jeder beteiligten Verwaltung zugestellt. Für weitere Exemplare ist ein vom Zentralamt festgesetzter Preis zu bezahlen.

ARTIKEL 4.

§ 1. Aus dem internationalen Verkehr herührende unbezahlt gebliebene Forderungen können von dem Gläubigerunternehmen dem Zentralamt mitgeteilt werden, damit dieses die Einziehung erleichtere. Zu diesem Zweck fordert das Zentralamt das schuldnerische Beförderungsunternehmen auf, den geschuldeten Betrag zu bezahlen oder die Gründe der Zahlungsverweigerung anzugeben.

§ 2. Ist das Zentralamt der Ansicht, daß die angeführten Gründe die Weigerung rechtfertigen, so verweist es die Parteien an das zuständige Gericht oder, falls sie es verlangen, an das in Artikel 61 des Übereinkommens vorgesehene Schiedsgericht (Anlage X).

§ 3. Ist das Zentralamt der Ansicht, daß der Betrag ganz oder teilweise tatsächlich geschuldet ist, so kann es nach Anhörung eines Sachverständigen erklären, daß das schuldnerische Beförderungsunternehmen den Schuldbetrag ganz oder teilweise beim Zentralamt

consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent ou par le tribunal arbitral prévu à l'article 51 de la Convention (Annexe X).

§ 4. Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas donné suite, dans la quinzaine, aux injonctions de l'Office central, il lui est adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

§ 5. Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse à l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. Si l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

ARTICLE 5.

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

einzuzahlen hat; der daraufhin eingezahlte Betrag bleibt bis zur endgültigen Entscheidung durch das zuständige Gericht oder durch das in Artikel 61 des Übereinkommens vorgesehene Schiedsgericht (Anlage X) hinterlegt.

§ 4. Kommt ein Beförderungsunternehmen binnen zwei Wochen der Aufforderung des Zentralamtes nicht nach, so wird es erneut unter Androhung der Folgen einer Weigerung zur Zahlung aufgefordert.

§ 5. Wird auch dieser zweiten Aufforderung nicht binnen zehn Tagen entsprochen, so richtet das Zentralamt an den Vertragsstaat, dem das Beförderungsunternehmen angehört, eine begründete Mitteilung, mit welcher es diesen Staat ersucht, geeignete Maßnahmen in Erwägung zu ziehen und vor allem zu prüfen, ob die Strecken des schuldnerischen Beförderungsunternehmens weiter in der Liste zu belassen sind.

§ 6. Erklärt der Vertragsstaat, dem das schuldnerische Beförderungsunternehmen angehört, daß trotz Nichtzahlung dessen Strecken in der Liste nicht gelöscht werden sollen, oder läßt er während sechs Wochen die Mitteilung des Zentralamtes unbeantwortet, so wird von Rechts wegen vermutet, daß er die Gewähr für die Zahlungsfähigkeit des genannten Unternehmens übernimmt, soweit es sich um Forderungen aus dem internationalen Verkehr handelt.

ARTIKEL 5.

Zur Deckung der aus der Tätigkeit nach Artikel 58 § 1 d) bis f) des Übereinkommens erwachsenden besonderen Kosten wird eine Entschädigung erhoben. Die Höhe dieser Entschädigung wird auf Antrag des Zentralamtes durch den Verwaltungsausschuß festgesetzt.

Annexe VI

(Article 69, §§ 3 et 4)

Statut relatif à la Commission de révision et aux Commissions d'experts.**ARTICLE PREMIER.**

Les Gouvernements des Etats contractants communiquent leurs propositions concernant les objets entrant dans la compétence des Commissions, à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, qui les porte immédiatement à la connaissance des autres Etats contractants.

ARTICLE 2.

L'Office central invite les Commissions à siéger chaque fois que la nécessité s'en fait sentir ou sur la demande d'au moins cinq Etats contractants.

Tous les Etats contractants sont avisés des sessions des Commissions deux mois à l'avance. L'avis doit indiquer exactement les questions dont l'inscription à l'ordre du jour est demandée.

ARTICLE 3.

Tous les Etats contractants peuvent prendre part aux travaux des Commissions.

Un Etat peut se faire représenter par un autre Etat; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

ARTICLE 4.

L'Office central instruit les questions à traiter et assume le service du secrétariat des Commissions.

Le Directeur et le Vice-directeur de l'Office central prennent part aux séances des Commissions avec voix consultative.

ARTICLE 5.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister, avec voix consultative, aux séances des Commissions, des représentants:

- a) d'Etats non contractants,
- b) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport, sous condition de réciprocité,
- c) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport, sous condition de réciprocité.

Anlage VI

(Artikel 69, §§ 3 und 4)

Satzung des Revisionsausschusses und der Fachmännischen Ausschüsse.**ARTIKEL 1.**

Die Regierungen der Vertragsstaaten teilen ihre Anträge zu den Gegenständen, für welche die Ausschüsse zuständig sind, dem Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr mit. Das Zentralamt bringt sie den übrigen Vertragsstaaten sofort zur Kenntnis.

ARTIKEL 2.

Das Zentralamt beruft die Ausschüsse nach Bedarf oder auf Verlangen von mindestens fünf Vertragsstaaten zu einer Tagung ein.

Die Anberaumung einer Tagung wird allen Vertragsstaaten zwei Monate vorher mitgeteilt. Die Mitteilung hat die Verhandlungsgegenstände, deren Aufnahme in die Tagesordnung verlangt worden ist, genau anzugeben.

ARTIKEL 3.

Alle Vertragsstaaten können sich an den Arbeiten der Ausschüsse beteiligen.

Ein Staat kann sich durch einen anderen Staat vertreten lassen; ein Staat kann jedoch nicht mehr als zwei andere Staaten vertreten.

Jeder Staat trägt die Kosten für seine Vertreter.

ARTIKEL 4.

Das Zentralamt bildet die Geschäftsstelle der Ausschüsse und besorgt die Sekretariatsgeschäfte.

Der Direktor und der Vizedirektor des Zentralamtes nehmen an den Sitzungen der Ausschüsse mit beratender Stimme teil.

ARTIKEL 5.

Im Einverständnis mit der Mehrheit der Vertragsstaaten lädt das Zentralamt Vertreter ein von

- a) Nichtvertragsstaaten,
- b) staatlichen internationalen Organisationen, die für Beförderungsfragen zuständig sind (unter Vorbehalt der Gegenseitigkeit),
- c) nichtstaatlichen internationalen Organisationen, die sich mit Beförderungsfragen befassen (unter Vorbehalt der Gegenseitigkeit),

mit beratender Stimme an den Tagungen der Ausschüsse teilzunehmen.

ARTICLE 6.

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

ARTICLE 7.

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

ARTICLE 8.

Les délibérations ont lieu en français et en allemand. Les exposés des membres de la Commission sont traduits immédiatement de vive voix et en substance. Le texte des propositions et les communications du président sont traduits in extenso.

ARTICLE 9.

Le vote a lieu par délégation et, sur demande, à l'appel nominal; chaque délégation d'un Etat contractant représenté à la séance a droit à une voix.

Une proposition n'est adoptée que si:

- a) ont pris part au vote au moins la moitié des délégations représentées à la Commission;
- b) elle a réuni la majorité des suffrages exprimés, ceux-ci ne comprenant pas les abstentions.

ARTICLE 10.

Les procès-verbaux des séances résument les délibérations dans les deux langues.

Les propositions et les décisions doivent y être insérées textuellement dans les deux langues. En cas de divergences entre le texte français et le texte allemand du procès-verbal en ce qui concerne les décisions, le texte français fait foi.

Les procès-verbaux sont distribués aux membres aussitôt que possible.

Si leur approbation ne peut avoir lieu au cours de la session, les membres remettront au secrétariat dans un délai approprié les corrections éventuelles.

ARTICLE 11.

Pour faciliter les travaux, les Commissions peuvent constituer des sous-commissions; elles peuvent aussi constituer des sous-commissions chargées de préparer pour une session ultérieure des questions déterminées.

Chaque sous-commission désigne un président, un vice-président et, si le besoin s'en fait sentir, un rapporteur. Pour le reste, les dispositions des articles 1 à 5 et 8 à 10 sont applicables par analogie aux sous-commissions.

ARTIKEL 6.

Die Ausschüsse sind verhandlungsfähig, wenn ein Drittel der Vertragsstaaten vertreten ist.

ARTIKEL 7.

Die Ausschüsse bezeichnen für jede Tagung einen Präsidenten sowie einen oder zwei Vizepräsidenten.

ARTIKEL 8.

Die Beratungen finden in französischer und deutscher Sprache statt. Die Ausführungen der Ausschußteilnehmer werden sofort nach ihrem wesentlichen Inhalt, jeder Antrag sowie jede Mitteilung des Vorsitzenden im genauen Wortlaut, mündlich übersetzt.

ARTIKEL 9.

Über die Anträge wird, auf Verlangen unter Namensaufruf, nach Delegationen abgestimmt. Jede Delegation eines an der Sitzung vertretenen Vertragsstaates hat eine Stimme.

Ein Antrag gilt nur dann als angenommen,

- a) wenn mindestens die Hälfte der im Ausschuß vertretenen Delegationen an der Abstimmung teilgenommen hat und
- b) wenn er die Mehrheit der abgegebenen Stimmen auf sich vereinigt, wobei die Enthaltungen nicht mitgezählt werden.

ARTIKEL 10.

Die Sitzungsniederschriften sollen eine gedrängte Wiedergabe der Verhandlungen in beiden Sprachen enthalten.

Die Anträge und Beschlüsse sind wörtlich in beiden Sprachen in die Niederschriften aufzunehmen. Für die Beschlüsse gilt bei Nichtübereinstimmung des deutschen Textes mit dem französischen Text der Niederschrift der französische Wortlaut.

Die Niederschriften sind so bald wie möglich an die Teilnehmer zu verteilen.

Falls die Niederschriften nicht im Laufe der Tagung genehmigt werden, übermitteln die Teilnehmer die gewünschten Berichtigungen dem Sekretariat binnen angemessener Zeit.

ARTIKEL 11.

Zur Erleichterung der Arbeiten können die Ausschüsse Unterausschüsse einsetzen; sie können auch Unterausschüsse einsetzen, die bestimmte Fragen für eine spätere Tagung vorbereiten haben.

Jeder Unterausschuß ernennt einen Präsidenten, einen Vizepräsidenten und im Bedarfsfall einen Berichtersteller. Im übrigen gelten für die Unterausschüsse die Vorschriften der Artikel 1 bis 5 und 8 bis 10 sinngemäß.

98

93 der Beilagen

Annexe VII
(Article 60, § 1)

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

(Texte soumis à une procédure de révision spéciale)

Anlage VII
(Artikel 60 § 1)

Internationale Ordnung für die Beförderung von Privatwagen (RIP).

(Ist einem besonderen Revisionsverfahren unterstellt)

Annexe VIII
(Article 60, § 2)

Règlement international concernant le transport des containers (RICO).

(Texte soumis à une procédure de révision spéciale)

Anlage VIII
(Artikel 60 § 2)

Internationale Ordnung für die Beförderung von Behältern (Containern) (RICO).

(Ist einem besonderen Revisionsverfahren unterstellt)

Annexe IX
(Article 60, § 3)

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

§ 1. Ne sont considérés comme colis express que des marchandises transportées d'une manière particulièrement rapide aux conditions d'un tarif international.

Ne peuvent être admises comme colis express que les marchandises qui peuvent normalement être chargées dans le fourgon des trains de voyageurs. Toutefois les tarifs peuvent prévoir des dérogerations à cette règle.

§ 2. Sont exclues du transport les marchandises désignées à l'article 3 de la présente Convention. Les matières et objets énumérés dans l'Annexe I à la Convention ou ceux qui sont visés par les accords particuliers conclus en vertu des dispositions de l'article 4, § 2, de la Convention, ne sont admis au transport comme colis express que si ce mode de transport est expressément prévu par ladite Annexe ou par lesdits accords. Les tarifs déterminent si d'autres marchandises peuvent également être exclues du transport ou être admises sous certaines conditions.

§ 3. Les colis express peuvent être remis au transport avec un document autre que la lettre de voiture prévue à l'article 6, § 1, de la présente Convention. Le formulaire à utiliser et les mentions qui doivent ou peuvent y être portées sont déterminés par le tarif. En tout cas ce document doit contenir les indications suivantes:

- a) la désignation des gares expéditrice et destinataire;
- b) le nom et l'adresse de l'expéditeur et du destinataire;
- c) le nombre des colis, la description de l'emballage et la désignation de la nature des marchandises;
- d) la désignation des documents joints pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives.

§ 4. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des mentions et déclarations inscrites soit par lui-même, soit selon ses indications par le chemin de fer, dans le document de transport; il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces mentions ou déclarations seraient irrégulières, inexactes ou incomplètes.

§ 5. Les colis express doivent être transportés par des moyens rapides dans les délais prévus

Anlage IX
(Artikel 60 § 3)

Internationale Ordnung für die Beförderung von Expressgut (RIEx).

§ 1. Als Expressgut sind nur Güter anzusehen, die nach den Bestimmungen eines internationalen Tarifes besonders schnell befördert werden.

Als Expressgut können nur Güter zugelassen werden, die ohne weiteres im Gepäckwagen von Zügen verladen werden können, die der Beförderung von Personen dienen. Die Tarife können jedoch Abweichungen von dieser Vorschrift vorsehen.

§ 2. Von der Beförderung sind die in Artikel 3 dieses Übereinkommens bezeichneten Güter ausgeschlossen. Die in der Anlage I des Übereinkommens oder in den nach Artikel 4 § 2 des Übereinkommens abgeschlossenen besonderen Abkommen genannten Stoffe und Gegenstände sind zur Beförderung als Expressgut nur zugelassen, soweit dies in der Anlage I oder in den besonderen Abkommen ausdrücklich vorgesehen ist. Die Tarife bestimmen, ob auch andere Güter von der Beförderung als Expressgut ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen werden.

§ 3. Expressgut kann mit einer anderen Frachturkunde als dem in Artikel 6 § 1 dieses Übereinkommens vorgesehenen Frachtbrief zur Beförderung aufgegeben werden. Das zu verwendende Muster sowie die notwendigen Angaben werden durch die Tarife festgesetzt. Diese Frachturkunde muß aber auf jeden Fall folgende Angaben enthalten:

- a) die Bezeichnung des Versand- und des Bestimmungsbahnhofs;
- b) Namen und Adresse des Absenders und des Empfängers;
- c) die Bezeichnung der Sendung nach Stückzahl, Verpackung und Art des Gutes;
- d) die Bezeichnung der zur Erfüllung der zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften beigegebenen Begleitpapiere.

§ 4. Der Absender haftet für die Richtigkeit der Angaben oder Erklärungen in der Frachturkunde, die er entweder selbst eingetragen hat oder die nach seinen Angaben von der Eisenbahn aufgenommen worden sind. Er trägt alle Folgen, die daraus entstehen, daß diese Angaben oder Erklärungen unrichtig, ungenau oder unvollständig sind.

§ 5. Expressgut muß mit schnellen Beförderungsmitteln innerhalb der in den Tarifen

aux tarifs. Les délais de livraison doivent, en tout cas, être plus réduits que les délais appliqués aux envois de grande vitesse.

§ 6. Les tarifs peuvent aussi prévoir des dérogations aux dispositions de la présente Convention autres que celles qui sont spécifiées ci-dessus; il ne peut toutefois pas être apporté de dérogations aux dispositions des articles 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33 et 37 à 47 inclus de ladite Convention.

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

vorgesehenen Fristen befördert werden. Die Lieferfrist muß stets kürzer sein als die für Eilgutsendungen vorgesehene Lieferfrist.

§ 6. Die Tarife können auch andere als die vorstehend angeführten Abweichungen von den Bestimmungen dieses Übereinkommens vorsehen, doch darf von den Bestimmungen der Artikel 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33 und 37 bis 47 nicht abgewichen werden.

Soweit die vorstehenden Vorschriften oder die Bestimmungen der Tarife nicht entgegenstehen, finden auf Expressgut die Bestimmungen dieses Übereinkommens Anwendung.

Annexe X
(Article 61)

Règlement d'arbitrage.

ARTICLE PREMIER.

Nombre des arbitres.

Les tribunaux arbitraux constitués pour connaître des litiges autres que ceux entre Etats se composeront d'un, de trois ou de cinq arbitres, suivant les stipulations du compromis.

ARTICLE 2.

Choix des arbitres.

§ 1. Une liste d'arbitres est préétablie. Chaque Etat contractant peut désigner au plus deux de ses ressortissants, spécialistes du droit international des transports, pour être inscrits sur la liste d'arbitres, établie et tenue à jour par le Gouvernement suisse.

§ 2. Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties.

Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas.

Les arbitres choisis conformément à l'alinéa précédent désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, selon le cas, lequel préside le tribunal arbitral.

Si les parties sont en désaccord sur le choix de l'arbitre unique ou si les arbitres choisis par les parties sont en désaccord sur la désignation du troisième ou du cinquième arbitre, selon le cas, le tribunal arbitral est complété par un arbitre désigné par le Président du Tribunal fédéral suisse, à la requête de l'Office central.

Le tribunal arbitral est composé de personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste.

§ 3. L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une nationalité autre que celle des parties.

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

Anlage X
(Artikel 61)

Schiedsgerichtsordnung.

ARTIKEL 1.

Zahl der Schiedsrichter.

Die für nicht zwischenstaatliche Streitigkeiten vorgesehenen Schiedsgerichte bestehen, je nach den Vereinbarungen im Schiedsvertrag, aus einem, drei oder fünf Schiedsrichtern.

ARTIKEL 2.

Wahl der Schiedsrichter.

§ 1. Es wird eine Liste der Schiedsrichter im voraus aufgestellt. Jeder Vertragsstaat kann höchstens zwei Sachverständige des internationalen Beförderungsrechtes, die Angehörige dieses Staates sind, für die Eintragung in die Liste der Schiedsrichter bezeichnen, welche von der schweizerischen Regierung zusammengestellt und auf dem laufenden gehalten wird.

§ 2. Sieht der Schiedsvertrag einen Einzelschiedsrichter vor, so wird er im gegenseitigen Einverständnis der Parteien gewählt.

Sieht der Schiedsvertrag drei oder fünf Schiedsrichter vor, so wählt jede Partei einen beziehungsweise zwei Schiedsrichter.

Die gemäß vorstehendem Absatz gewählten Schiedsrichter bezeichnen im gegenseitigen Einverständnis den dritten oder gegebenenfalls den fünften Schiedsrichter, der den Vorsitz des Schiedsgerichtes führt.

Sind die Parteien über die Wahl des Einzelschiedsrichters nicht einig oder sind die von den Parteien gewählten Schiedsrichter über die Bezeichnung des dritten oder gegebenenfalls des fünften Schiedsrichters nicht einig, so wird das Schiedsgericht auf Ersuchen des Zentralamtes durch einen vom Präsidenten des Schweizerischen Bundesgerichtes bezeichneten Schiedsrichter ergänzt.

Das Schiedsgericht setzt sich aus Personen zusammen, die in der in § 1 erwähnten Liste aufgeführt sind. Sieht der Schiedsvertrag jedoch fünf Schiedsrichter vor, so kann jede Partei einen nicht auf der Liste stehenden Schiedsrichter wählen.

§ 3. Der Einzelschiedsrichter, der dritte oder der fünfte Schiedsrichter müssen anderer Staatsangehörigkeit sein als die Parteien.

Die Beteiligung einer Drittpartei am Streitfall hat keinen Einfluß auf die Zusammensetzung des Schiedsgerichtes.

ARTICLE 3.**Compromis.**

Les parties qui recourent à l'arbitrage concluent un compromis, lequel spécifie en particulier:

- a) l'objet du différend, déterminé d'une façon aussi précise et claire que possible;
- b) la composition du tribunal et les délais utiles pour la nomination du ou des arbitres;
- c) le lieu du tribunal.

Pour l'ouverture de la procédure arbitrale, le compromis doit être communiqué à l'Office central.

ARTICLE 4.**Procédure.**

Le tribunal arbitral décide lui-même de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après:

- a) le tribunal arbitral instruit et juge les causes dont il est saisi sur les éléments fournis par les parties sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;
- b) il ne peut accorder plus ou autre chose que les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;
- c) la sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par l'intermédiaire de l'Office central;
- d) sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, la sentence arbitrale n'est pas susceptible de recours, exception faite toutefois de la révision ou de la nullité.

ARTICLE 5.**Greffe.**

L'Office central fonctionne comme greffe du tribunal arbitral.

ARTICLE 6.**Frais.**

La sentence arbitrale fixe les frais et dépens, y compris les honoraires des arbitres, et décide à laquelle des parties le paiement en incombe ou dans quelle proportion ils sont partagés entre elles.

ARTIKEL 3.**Schiedsvertrag.**

Die Parteien, die das Schiedsgericht anrufen, schließen einen Schiedsvertrag ab, der insbesondere bestimmt:

- a) den so genau und klar wie möglich bezeichneten Streitgegenstand;
- b) die Zusammensetzung des Gerichtes und die Fristen für die Ernennung des oder der Schiedsrichter;
- c) den Gerichtsort.

Zwecks Eröffnung des Schiedsverfahrens muß der Schiedsvertrag dem Zentralamt mitgeteilt werden.

ARTIKEL 4.**Verfahren.**

Das Verfahren wird vom Schiedsgericht unter Berücksichtigung der nachstehenden Bestimmungen selbst bestimmt:

- a) Das Schiedsgericht untersucht und beurteilt die ihm unterbreitete Streitsache auf Grund des Vorbringens der Parteien, ohne daß es bei seiner Entscheidung an die Auslegung durch die Parteien gebunden ist.
- b) Es kann nicht mehr oder nichts anderes zusprechen, als der Kläger verlangt hat, und auch nicht weniger, als der Beklagte als geschuldet anerkannt hat.
- c) Der Schiedsspruch wird mit gehöriger Begründung vom Schiedsgericht abgefaßt und den Parteien durch Vermittlung des Zentralamtes zugestellt.
- d) Vorbehaltlich einer gegenteiligen Bestimmung zwingenden Rechtes an dem Ort, an welchem das Schiedsgericht tagt, können gegen den Schiedsspruch keine Rechtsmittel ergriffen werden, ausgenommen jedoch die Revision und die für den Fall der Nichtigkeit vorgesehenen Rechtsmittel.

ARTIKEL 5.**Gerichtssekretariat.**

Das Zentralamt besorgt die Sekretariatsgeschäfte des Schiedsgerichtes.

ARTIKEL 6.**Kosten.**

Der Schiedsspruch setzt die Kosten und Auslagen fest, einschließlich der Honorare der Schiedsrichter und bestimmt, welcher Partei die Zahlung obliegt oder in welchem Verhältnis die Kosten unter den Parteien zu verteilen sind.

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

Les Plénipotentiaires soussignés,

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

TITRE PREMIER.

Objet et portée de la Convention.

ARTICLE PREMIER.

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

§ 1. La présente Convention s'applique, sous réserve des exceptions prévues aux paragraphes suivants, à tous les transports de voyageurs et de bagages avec des titres de transport internationaux pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et effectués exclusivement sur des lignes inscrites dans la liste établie conformément à l'article 59.

§ 2. Les transports dont la gare¹⁾ de départ et la gare d'arrivée sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit sont, sauf en ce qui concerne l'application de l'article 28, § 1, soumis au droit de l'Etat de départ:

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

§ 3. Les transports entre gares de deux Etats limitrophes, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport sont exclusivement exploitées par des chemins de fer de l'un de ces Etats et que les lois et règlements d'aucun de ces Etats ne s'y opposent, sont soumis au droit de l'Etat dont relèvent les chemins de fer qui exploitent les lignes par lesquelles s'effectue le transport.

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

Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV).

Die unterzeichneten Bevollmächtigten

haben in der Erkenntnis der Notwendigkeit, das am 25. Oktober 1952 in Bern unterzeichnete Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr gemäß Artikel 66 dieses Übereinkommens zu revidieren, beschlossen, zu diesem Zweck ein neues Übereinkommen abzuschließen, und sind über folgende Artikel übereingekommen:

TITEL I.

Gegenstand und Geltungsbereich des Übereinkommens.

ARTIKEL 1.

Eisenbahnen und Beförderungen, auf die das Übereinkommen Anwendung findet.

§ 1. Unter Vorbehalt der in den folgenden Paragraphen vorgesehenen Ausnahmen findet dieses Übereinkommen Anwendung auf alle Beförderungen von Personen und Gepäck, die mit internationalen Beförderungsausweisen auf einem Wege befördert werden, der die Gebiete mindestens zweier Vertragsstaaten berührt und ausschließlich Strecken umfaßt, die in der nach Artikel 59 aufgestellten Liste verzeichnet sind.

§ 2. Auf Beförderungen, deren Abgangs- und Bestimmungsbahn¹⁾ im Gebiet desselben Staates liegen und die das Gebiet eines anderen Staates nur im Durchgang berühren, findet unter Vorbehalt des Artikels 28 § 1 das Recht des Abgangsstaates Anwendung:

- a) wenn die Durchgangsstrecken ausschließlich von einer Eisenbahn des Abgangsstaates betrieben werden;
- b) auch dann, wenn die Durchgangsstrecken nicht ausschließlich von einer Eisenbahn des Abgangsstaates betrieben werden, die beteiligten Eisenbahnen aber Vereinbarungen getroffen haben, nach denen diese Beförderungen nicht als international angesehen werden.

§ 3. Auf Beförderungen zwischen Bahnhöfen zweier Nachbarstaaten findet, wenn die Beförderungsstrecken ausschließlich von Eisenbahnen des einen dieser Staaten betrieben werden, das Recht dieses Staates Anwendung, sofern die Gesetze und Vorschriften keines der beteiligten Staaten entgegenstehen.

¹⁾ Unter „Bahnhof“ versteht man auch die Häfen der Schifffahrtslinien und alle für die Ausführung des Beförderungsvertrages geöffneten Stellen der Kraftwagenlinien.

§ 4. Les tarifs fixent les relations pour lesquelles des titres de transport internationaux sont délivrés.

ARTICLE 2.

Dispositions relatives aux transports mixtes.

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

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

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

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

ARTICLE 3.

Obligation pour le chemin de fer de transporter.

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

- a) le voyageur se conforme aux prescriptions de la présente Convention et du tarif international;
- b) le transport soit possible avec les moyens ordinaires de transport;

§ 4. Die Tarife bestimmen, für welche Verbindungen internationale Beförderungsausweise ausgegeben werden.

ARTIKEL 2.

Bestimmungen über gemischte Beförderungen.

§ 1. Außer Eisenbahnstrecken können in die in Artikel 1 vorgesehene Liste auch regelmäßig betriebene Kraftwagen- oder Schifffahrtslinien ausgenommen werden, die eine Eisenbahnstrecke ergänzen und auf denen internationale Beförderungen ausgeführt werden; sofern solche Linien mindestens zwei Vertragsstaaten verbinden, können sie jedoch nur mit Zustimmung aller dieser Staaten in die Liste eingetragen werden.

§ 2. Die Unternehmen, die solche Linien betreiben, haben alle Rechte und Pflichten, die den Eisenbahnen durch dieses Übereinkommen übertragen sind, vorbehaltlich der sich aus der Verschiedenheit der Beförderung notwendigerweise ergebenden Abweichungen. Die Abweichungen dürfen sich jedoch nicht auf die Haftungsbestimmungen dieses Übereinkommens beziehen.

§ 3. Jeder Staat, der eine der in § 1 bezeichneten Linien in die Liste aufnehmen lassen will, muß dafür Sorge tragen, daß die in § 2 vorgesehenen Abweichungen in gleicher Weise wie die Tarife veröffentlicht werden.

§ 4. Werden für internationale Beförderungen außer Eisenbahnen auch andere als die in § 1 genannten Beförderungsdienste in Anspruch genommen, so können die Eisenbahnen, um den Besonderheiten jeder Beförderungsart Rechnung zu tragen, mit den beteiligten Unternehmen tarifliche Bestimmungen vereinbaren, die solche Beförderungen einer von diesem Übereinkommen abweichenden rechtlichen Regelung unterstellen. Sie können in diesem Falle einen anderen als den in diesem Übereinkommen vorgesehenen Beförderungsausweis vorschreiben.

ARTIKEL 3.

Beförderungspflicht der Eisenbahn.

§ 1. Die Eisenbahn ist verpflichtet, Reisende oder Reisegepäck nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens zu befördern, sofern:

- a) der Reisende den Vorschriften dieses Übereinkommens und des internationalen Tarifes nachkommt;
- b) die Beförderung mit den regelmäßigen Beförderungsmitteln möglich ist;

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

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

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

TITRE II.

Du contrat de transport.

Chapitre premier.

Transport des voyageurs.

ARTICLE 4.

Droit au transport.

Dès le commencement de son voyage, sauf exceptions prévues dans les tarifs, le voyageur doit être muni d'un titre de transport valable, qu'il est tenu de conserver pendant tout le cours du voyage, de présenter, s'il en est requis, à tout agent chargé du contrôle et de rendre à la fin du voyage.

ARTICLE 5.

Billets.

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

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

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

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

c) die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, welche die Eisenbahn nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuwenden vermag.

§ 2. Wenn die zuständige Behörde angeordnet hat, daß der Betrieb vorübergehend oder dauernd ganz oder teilweise eingestellt wird, so sind diese Maßnahmen unverzüglich der Öffentlichkeit und den Eisenbahnen bekanntzugeben; diese haben sie den Eisenbahnen der anderen Staaten zwecks Veröffentlichung mitzuteilen.

§ 3. Jede Zuwiderhandlung der Eisenbahn gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründet einen Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

TITEL II.

Beförderungsvertrag.

Kapitel I.

Beförderung der Reisenden.

ARTIKEL 4.

Berechtigung zur Fahrt.

Der Reisende muß, vorbehaltlich der in den Tarifen vorgesehenen Ausnahmen, vom Beginn der Reise an mit einem gültigen Fahrausweis versehen sein, den er bis zur Beendigung der Reise aufzubewahren hat. Er hat ihn auf Verlangen jedem mit der Prüfung betrauten Bediensteten vorzuzeigen und bei Beendigung der Reise abzugeben.

ARTIKEL 5.

Fahrausweise.

§ 1. Die für eine internationale Beförderung nach diesem Übereinkommen ausgegebenen Fahrausweise müssen das Zeichen C tragen.

§ 2. Die Fahrausweise müssen, soweit die Tarife keine Ausnahmen zulassen, folgende Angaben enthalten:

- a) den Abgangs- und den Bestimmungsbahnhof;
- b) den Beförderungsweg; wenn die Benutzung verschiedener Wege oder Beförderungsmittel gestattet ist, muß dies angegeben sein;
- c) die Zuggattung und die Wagenklasse;
- d) den Fahrpreis;
- e) den ersten Geltungstag;
- f) die Geltungsdauer.

§ 3. Die Tarife oder die Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen bestimmen, in welcher Sprache die Fahrausweise zu drucken und auszufüllen sind, sowie deren Form und Inhalt.

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

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

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

ARTICLE 6.

Réduction de prix pour les enfants.

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

§ 2. Les enfants âgés de plus de cinq ans jusqu'à dix ans révolus et les enfants plus jeunes pour lesquels une place distincte est réclamée sont transportés à des prix réduits qui ne peuvent dépasser la moitié des prix perçus pour les billets d'adultes, sauf en ce qui concerne les suppléments perçus pour l'utilisation de certaines voitures ou de certains trains et sans préjudice de l'arrondissement des sommes effectué conformément aux règles de l'administration d'émission du billet.

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

§ 3. Les tarifs peuvent toutefois prévoir des limites d'âge différentes de celles qui figurent aux §§ 1 et 2, en tant que ces limites ne seront inférieures ni à l'âge de quatre ans révolus, en ce qui concerne la gratuité de transport visée au § 1, ni à dix ans révolus dans le cas d'application des prix réduits visés au § 2.

ARTICLE 7.

Durée de validité des billets.

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

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

§ 4. Fahrscheinhefte, die auf Grund eines internationalen Tarifes ausgegeben werden, bilden einen einzigen Fahrausweis im Sinne dieses Übereinkommens.

§ 5. Ein Fahrausweis ist, soweit die Tarife keine Ausnahmen zulassen, nur übertragbar, wenn er nicht auf den Namen lautet und die Reise noch nicht angetreten ist.

§ 6. Der Reisende hat sich bei der Entgegennahme des Fahrausweises zu vergewissern, daß dieser seinen Angaben entspricht.

ARTIKEL 6.

Fahrpreisermäßigung für Kinder.

§ 1. Kinder bis zum vollendeten fünften Lebensjahr, für die kein besonderer Platz beansprucht wird, sind ohne Fahrausweis frei zu befördern.

§ 2. Kinder vom vollendeten fünften bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr und jüngere Kinder, für die ein besonderer Platz beansprucht wird, sind zu ermäßigten Preisen zu befördern, die mit Ausnahme der Zuschläge für die Benützung gewisser Wagen und Züge nicht mehr als die Hälfte der Preise der Fahrausweise für Erwachsene betragen dürfen, unbeschadet der Aufrundung nach den Bestimmungen der den Fahrausweis ausgebenden Verwaltung.

Diese Ermäßigung braucht für Fahrausweise, die schon eine Ermäßigung gegenüber dem gewöhnlichen Fahrpreis für einfache Fahrt enthalten, nicht gewährt zu werden.

§ 3. Die Tarife können jedoch andere als die in den §§ 1 und 2 angegebenen Altersgrenzen vorsehen; die Grenze für die in § 1 vorgesehene unentgeltliche Beförderung darf aber nicht niedriger sein als vier Jahre und die Grenze für die in § 2 vorgesehene Beförderung zu ermäßigten Preisen nicht niedriger als zehn Jahre.

ARTIKEL 7.

Geltungsdauer der Fahrausweise.

§ 1. Die Geltungsdauer der Fahrausweise muß durch die Tarife bestimmt werden.

§ 2. Der erste Geltungstag des Fahrausweises gilt für die Berechnung der Geltungsdauer als voller Tag. Die Reise kann an einem beliebigen Tage innerhalb der Geltungsdauer angetreten werden; sie muß vorbehaltenlich der in den Tarifen vorgesehenen Ausnahmen spätestens mit dem Zuge beendet sein, der im Bestimmungsbahnhof fahrplanmäßig spätestens um 24 Uhr des letzten Geltungstages eintrifft.

ARTICLE 8.

Attribution et location des places.

§ 1. Le voyageur peut marquer une place disponible tant pour lui-même que pour les autres personnes qui font le voyage avec lui et dont il peut présenter les billets. Le voyageur qui quitte sa place sans la marquer d'une façon évidente, perd son droit à l'occuper. Au reste, l'attribution des places est réglée conformément aux prescriptions en vigueur sur chaque chemin de fer.

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

ARTICLE 9.

Arrêts aux gares intermédiaires.

§ 1. Le voyageur a le droit de s'arrêter en cours de route, aussi souvent qu'il le désire et sans formalité, sauf dérogations prévues dans les tarifs.

§ 2. L'usage par le voyageur du droit de s'arrêter aux gares intermédiaires n'augmente pas la durée de validité prévue par les tarifs.

§ 3. Le voyageur qui a interrompu son voyage ne peut le reprendre qu'à la gare d'interruption ou à une gare située sur le parcours non encore effectué.

ARTICLE 10.

Changement de classe ou de train.

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

ARTICLE 11.

Voyageur sans billet valable.

§ 1. Le voyageur qui ne peut pas présenter un billet valable est tenu de payer une surtaxe, outre le prix du voyage; cette surtaxe est calculée conformément aux règlements du chemin de fer sur lequel le paiement de la surtaxe est exigé.

§ 2. Les billets ayant subi une modification illicite seront considérés comme non valables et retirés par le personnel de service.

§ 3. Le voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix du voyage ou de la surtaxe peut

ARTIKEL 8.

Anweisung und Vorausbestellung der Plätze.

§ 1. Der Reisende darf für sich und für jede mit ihm reisende Person, für die er einen Fahrausweis vorzeigen kann, je einen verfügbaren Platz belegen. Wer seinen Platz verläßt, ohne ihn deutlich sichtbar zu belegen, verliert den Anspruch darauf. Für die Anweisung der Plätze gelten im übrigen die Bestimmungen der einzelnen Eisenbahnen.

§ 2. Ob und unter welchen Bedingungen für bestimmte Züge Plätze bestellt werden können oder müssen, bestimmen die Tarife oder die Fahrpläne.

ARTIKEL 9.

Fahrtunterbrechung.

§ 1. Der Reisende ist berechtigt, die Fahrt beliebig oft und ohne Förmlichkeiten zu unterbrechen. Die Tarife können von diesem Grundsatz abweichen.

§ 2. Macht der Reisende von dem Recht, die Fahrt zu unterbrechen, Gebrauch, so tritt hierdurch keine Verlängerung der tarifmäßigen Geltungsdauer ein.

§ 3. Der Reisende darf die unterbrochene Reise nur auf dem Unterbrechungsbahnhof oder auf einem Bahnhof des noch nicht zurückgelegten Reiseweges fortsetzen.

ARTIKEL 10.

Übergang in eine höhere Wagenklasse oder in einen Zug höherer Gattung.

Der Übergang in eine höhere Wagenklasse oder in einen Zug höherer Gattung, als der Fahrausweis angibt, ist dem Reisenden unter den in den Tarifen enthaltenen Bedingungen und gegen Zahlung des vorgesehenen Zuschlages gestattet.

ARTIKEL 11.

Reisende ohne gültigen Fahrausweis.

§ 1. Reisende, die keinen gültigen Fahrausweis vorzeigen können, haben außer dem Fahrpreis einen Zuschlag zu bezahlen; dieser wird nach den Vorschriften der Eisenbahn berechnet, auf welcher der Zuschlag gefordert wird.

§ 2. Unbefugt geänderte Fahrausweise sind ungültig und werden von den Bediensteten eingezogen.

§ 3. Reisende, welche die sofortige Zahlung des Fahrpreises oder des Zuschlages verweigern,

être exclu du voyage. Le voyageur exclu ne peut exiger que ses bagages soient mis à sa disposition à une gare autre que la gare destinataire.

ARTICLE 12.

Personnes exclues du train ou admises sous conditions.

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

- a) les personnes en état d'ivresse, celles qui se conduisent d'une manière inconvenante ou qui n'observent pas les prescriptions des lois et règlements; ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de leur billet, ni du prix qu'elles ont payé pour le transport de leurs bagages;
- b) les personnes qui, en raison d'une maladie ou pour d'autres causes, paraîtraient devoir incommoder leurs voisins, à moins qu'un compartiment entier n'ait été loué pour elles d'avance ou ne puisse être mis à leur disposition contre paiement; toutefois, les personnes tombées malades en cours de route doivent être transportées au moins jusqu'à la première gare où il est possible de leur donner les soins nécessaires. Le prix du voyage leur sera restitué, dans les conditions fixées à l'article 26, après déduction de la part afférente au parcours effectué; le cas échéant, il en sera de même en ce qui concerne le transport des bagages.

§ 2. Le transport des personnes atteintes de maladies contagieuses est régi par les Conventions et règlements internationaux ou, à défaut, par les lois et règlements en vigueur dans chaque Etat.

ARTICLE 13.

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

§ 1. Les voyageurs sont autorisés à prendre gratuitement avec eux dans les voitures des objets faciles à porter (colis à main). Chaque voyageur ne dispose pour ses colis à main que de l'espace situé au-dessus et au-dessous de la place qu'il occupe.

Cette règle est applicable par analogie lorsque les voitures sont d'un type spécial, notamment lorsqu'elles comportent une soute à bagages.

§ 2. Ne peuvent être introduits dans les voitures:

- a) les matières et objets exclus du transport comme bagages en vertu de l'article 17, lettre a), sauf exceptions prévues dans les

können von der Reise ausgeschlossen werden. Solche Reisende können nicht verlangen, daß ihnen ihr Reisegepäck auf einem anderen als dem Bestimmungsbahnhof zur Verfügung gestellt wird.

ARTIKEL 12.

Von der Fahrt ausgeschlossene oder nur bedingt zugelassene Personen.

§ 1. Es werden in die Züge nicht zugelassen oder es können unterwegs von der Fahrt ausgeschlossen werden:

- a) betrunkene Personen und solche, die den Anstand verletzen oder die Gesetze und Vorschriften nicht beachten; solche Personen haben keinen Anspruch auf Erstattung des Fahrpreises und der Gepäckfracht;
- b) Personen, die wegen einer Krankheit oder aus anderen Gründen den Mitreisenden offensichtlich lästig fallen würden, wenn für sie nicht im voraus ein besonderes Abteil gemietet ist oder ihnen gegen Bezahlung angewiesen werden kann. Unterwegs erkrankte Personen sind jedoch wenigstens bis zum nächsten geeigneten Bahnhof zu befördern, wo sie die nötige Pflege finden können. Der bezahlte Fahrpreis ist abzüglich des Betrages für die durchfahrene Strecke nach den Vorschriften des Artikels 26 zu erstatten; das gleiche gilt gegebenenfalls für die Gepäckfracht.

§ 2. Für die Beförderung von Personen, die an ansteckenden Krankheiten leiden, sind die internationalen Abkommen und Vorschriften oder mangels solcher die in den einzelnen Staaten geltenden Gesetze und Vorschriften maßgebend.

ARTIKEL 13.

Mitnahme von Handgepäck und Tieren in die Personenwagen.

§ 1. Der Reisende darf leicht tragbare Gegenstände (Handgepäck) unentgeltlich in Personenwagen mitnehmen. Dem Reisenden steht für sein Handgepäck nur der Raum über und unter seinem Sitzplatz zur Verfügung.

Diese Bestimmung gilt sinngemäß für Wagen besonderer Bauart, insbesondere solche mit Gepäckabteil.

§ 2. In Personenwagen dürfen nicht mitgenommen werden:

- a) die nach Artikel 17 a) von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossenen Stoffe und Gegenstände, soweit die Tarife keine

tarifs; toutefois, les voyageurs qui, dans l'exercice d'un service public ou moyennant une autorisation légale ou administrative, portent une arme à feu, sont autorisés à prendre avec eux des munitions sans dépasser la plus faible des limites fixées par les règlements en vigueur sur les territoires empruntés; il est permis aux gardes accompagnant des prisonniers et voyageant avec ceux-ci dans des voitures ou compartiments spéciaux de prendre avec eux des armes à feu chargées;

b) les objets de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs ou à causer un dommage;

c) les objets que les prescriptions de douane ou d'autres autorités administratives ne permettent pas d'introduire dans les voitures;

d) les animaux vivants. Les petits animaux enfermés dans des cages, caisses ou paniers ou autres emballages appropriés, les petits chiens, même non enfermés, sont cependant admis, pourvu que les dits animaux ne puissent incommoder les voyageurs par leur odeur, leur bruit ou de quelque autre manière, que les prescriptions de police des différents Etats ne s'y opposent pas, qu'aucun voyageur n'y fasse objection et que ces animaux puissent être portés sur les genoux ou placés comme les colis à main.

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

§ 3. Les tarifs indiquent si et pour quels animaux le prix de transport doit être payé.

§ 4. Les employés du chemin de fer ont le droit de s'assurer, en présence du voyageur, de la nature des objets introduits dans les voitures, quand il existe des motifs sérieux de présumer une contravention aux dispositions du § 2, à l'exception de celles qui concernent le § 2, lettre c).

§ 5. La surveillance des objets et des animaux que le voyageur prend avec lui dans la voiture lui incombe, sauf quand il ne peut l'exercer du fait qu'il se trouve dans une voiture du type spécial visé au § 1.

Il est responsable de tout dommage causé par les objets ou les animaux qu'il prend avec lui dans la voiture, à moins qu'il ne prouve que les dommages ont été causés par une faute du chemin de fer.

Ausnahmen zulassen. Reisende, die in Ausübung des öffentlichen Dienstes oder auf Grund gesetzlicher oder verwaltungsbehördlicher Genehmigung eine Schusswaffe führen, dürfen jedoch Munition mitnehmen, und zwar bis zur geringsten der in den Vorschriften der berührten Gebiete festgesetzten Höchstmengen. Begleiter von Gefangenen, die mit diesen in besonderen Wagen oder Wagenabteilen fahren, dürfen geladene Schusswaffen mitführen;

b) Gegenstände, die geeignet sind, den Reisenden lästig zu fallen oder Schaden zu verursachen;

c) Gegenstände, deren Mitnahme zoll- oder sonstige verwaltungsbehördliche Vorschriften entgegenstehen;

d) lebende Tiere: Zugelassen sind jedoch kleine Tiere in Käfigen, Kisten, Körben oder anderen geeigneten Behältern, kleine Hunde auch ohne solche, soweit diese Tiere weder durch Geruch noch durch Lärm oder sonstwie den Reisenden lästig fallen können, die Polizeivorschriften der einzelnen Staaten nicht entgegenstehen, kein Mitreisender widerspricht und diese Tiere auf dem Schoß getragen oder wie Handgepäck untergebracht werden können.

Die Tarife oder Fahrpläne können die Mitnahme von Tieren für bestimmte Gattungen von Personenwagen oder Zügen verbieten oder zulassen.

§ 3. Die Tarife bestimmen, ob und für welche Tiere ein Beförderungspreis zu zahlen ist.

§ 4. Die Eisenbahnbediensteten sind berechtigt, sich von der Beschaffenheit der in Personenwagen mitgenommenen Gegenstände in Gegenwart des Reisenden zu überzeugen, wenn triftige Gründe eine Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen des § 2 vermuten lassen. Diese Bestimmung gilt nicht für die in § 2 c) aufgeführten Gegenstände.

§ 5. Die in Personenwagen mitgenommenen Gegenstände und Tiere sind vom Reisenden zu beaufsichtigen, es sei denn, daß er sich in einem in § 1 erwähnten Wagen besonderer Bauart befindet und deshalb diese Aufsicht nicht ausüben kann.

Der Reisende haftet für Schäden, die durch Handgepäck oder Tiere verursacht werden, welche er in den Personenwagen mitnimmt, sofern er nicht beweist, daß die Schäden auf ein Verschulden der Eisenbahn zurückzuführen sind.

ARTICLE 14.

Trains. Horaires.

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

§ 2. Les chemins de fer sont tenus d'afficher dans les gares, en temps utile, les heures de départ des trains et de donner aux voyageurs la possibilité de se renseigner sur l'horaire des trains de leurs propres lignes. Ces horaires doivent indiquer la catégorie des trains, les classes de voiture, les conditions d'admission des voyageurs et les heures de départ des trains; pour les gares de transit suffisamment importantes et les gares terminus, ils doivent indiquer aussi les heures d'arrivée, de même que les principales correspondances de trains.

ARTICLE 15.

Correspondances manquées. Suppressions de trains.

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

Chapitre II.

Transport des bagages.

ARTICLE 16.

Objets admis au transport.

§ 1. Sont admis au transport comme bagages les objets contenus dans des malles, paniers, valises, sacs de voyage, boîtes à chapeaux et autres emballages de ce genre, ainsi que les emballages eux-mêmes.

§ 2. Sont en outre admis au transport comme bagages, même sans emballage, s'ils se prêtent au transport sans emballage:

ARTIKEL 14.

Züge. Fahrpläne.

§ 1. Zur Beförderung dienen die in den Fahrplänen enthaltenen regelmäßigen und die nach Bedarf verkehrenden Züge.

§ 2. Die Eisenbahnen haben auf den Bahnhöfen rechtzeitig die Abfahrtszeiten der Züge auszuhängen und den Reisenden die Möglichkeit zu bieten, sich über die Fahrpläne der auf ihren Strecken verkehrenden Züge zu unterrichten. Aus diesen Fahrplänen müssen Gattung, Wagenklassen, Zulassungsbedingungen für die Reisenden und Abfahrtszeiten, für größere Übergangsbahnhöfe und Endbahnhöfe auch die Ankunftszeiten der Züge sowie die wichtigeren Zugsanschlüsse zu ersehen sein.

ARTIKEL 15.

Versäumung des Anschlusses. Ausfall von Zügen.

Wird infolge einer Zugverspätung der Anschluß an einen anderen Zug versäumt oder fällt ein Zug ganz oder auf Teilstrecken aus und will der Reisende seine Reise fortsetzen, so hat die Eisenbahn, soweit möglich, den Reisenden mit seinem Gepäck ohne Preiszuschlag mit einem Zuge zu befördern, der auf der gleichen oder auf einer anderen Strecke der am ursprünglichen Beförderungsweg beteiligten Eisenbahnen nach demselben Bestimmungsbahnhof fährt und der es dem Reisenden ermöglicht, mit geringerer Verspätung sein Reiseziel zu erreichen. Der Aufsichtsbeamte des Bahnhofs hat gegebenenfalls auf dem Fahrausweis die Versäumung des Anschlusses oder den Zugausfall zu bescheinigen, die Geltungsdauer des Fahrausweises, soweit erforderlich, zu verlängern und ihn mit Gültigkeitsvermerk für den neuen Weg, für eine höhere Wagenklasse oder für einen Zug mit höheren Fahrpreisen zu versehen. Die Eisenbahn ist jedoch berechtigt, durch die Tarife oder die Fahrpläne bestimmte Züge von der Benützung auszuschließen.

Kapitel II.

Beförderung von Reisegepäck.

ARTIKEL 16.

Zur Beförderung zugelassene Gegenstände.

§ 1. Zur Beförderung als Reisegepäck sind Gegenstände zugelassen, die in Koffern, Körben, Taschen, Reisesäcken, Hutschachteln oder anderen Verpackungen dieser Art enthalten sind, sowie auch diese Verpackungen.

§ 2. Außerdem sind zur Beförderung als Reisegepäck zugelassen, und zwar auch unverpackt, wenn sie sich ohne Verpackung zur Beförderung eignen:

- a) les fauteuils portatifs ou roulants pour malades, les fauteuils roulants mus par les malades eux-mêmes avec ou sans moteur auxiliaire, les chaises longues;
- b) les voitures d'enfants;
- c) les instruments de musique portatifs;
- d) les instruments professionnels, y compris le matériel pour représentations d'artistes, pourvu que leur conditionnement, leur volume et leur poids permettent de les charger et de les placer rapidement dans les fourgons;
- e) les engins de sport;
- f) les cycles avec ou sans moteur auxiliaire, les motocyclettes sans side-car et les véhicules analogues, à condition qu'ils soient démunis d'accessoires non fixés à demeure.

Les réservoirs de véhicules à moteur peuvent contenir de l'essence. Le voyageur doit fermer le robinet qui se trouve éventuellement entre le réservoir et le moteur. Les réservoirs auxiliaires solidement fixés au véhicule peuvent également contenir de l'essence à condition d'être fermés. Les motocyclettes dont les réservoirs contiennent de l'essence doivent être chargées debout sur leurs roues, garanties de toute chute.

§ 3. Les tarifs peuvent limiter la quantité, le volume et le poids des objets désignés au § 2 admis au transport comme bagages et fixer les conditions dans lesquelles l'aide du voyageur peut être requise pour le chargement, le transbordement et le déchargement.

Les tarifs peuvent autoriser sous certaines conditions le transport comme bagages d'autres objets (par exemple les motocyclettes avec side-car et les automobiles) et celui d'animaux enfermés dans des cages présentant des garanties suffisantes.

ARTICLE 17.

Objets exclus du transport.

Sont exclus du transport comme bagages:

- a) les matières et objets dangereux, notamment les armes chargées, les matières et objets explosibles et inflammables, les matières comburantes, vénéneuses, radioactives, corrosives ainsi que les matières répugnantes ou susceptibles de produire une infection;
- b) les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir par les bagages;

- a) Trag- und Rollstühle für Kranke, Selbstfahrer für Kranke, auch mit Hilfsmotor, Liegestühle;
- b) Kinderwagen;
- c) tragbare Musikinstrumente;
- d) Berufsinstrumente, einschließlich Geräte für Schaustellungen von Artisten, vorausgesetzt, daß ihre Beschaffenheit und Verpackung, ihr Umfang und Gewicht ein rasches Verladen und Unterbringen im Gepäckwagen gestatten;
- e) Sportgeräte;
- f) Fahrräder, auch mit Hilfsmotor, Motorräder ohne Seitenwagen und Fahrzeuge ähnlicher Art, wenn die Zubehörstücke, die nicht dauernd mit ihnen verbunden sind, von ihnen entfernt sind.

Behälter von Motorfahrzeugen dürfen Treibstoff enthalten. Der Reisende hat den etwa vorhandenen Abschlußhahn zwischen Treibstoffbehälter und Motor zu schließen. Mit den Fahrzeugen fest verbundene Vorratsbehälter dürfen ebenfalls Treibstoff enthalten, wenn sie verschlossen sind. Motorräder mit gefüllten Treibstoffbehältern müssen aufrecht auf den Rädern verladen und gegen Umkippen gesichert sein.

§ 3. Die Tarife können die Menge, den Umfang und das Gewicht der nach § 2 als Reisegepäck zugelassenen Gegenstände beschränken und die Bedingungen festlegen, unter denen die Mithilfe des Reisenden beim Ein-, Um- und Ausladen verlangt werden kann.

Die Tarife können unter gewissen Bedingungen die Beförderung anderer Gegenstände (z. B. von Motorrädern mit Seitenwagen und Automobilen) sowie von Tieren in genügend sicheren Behältern als Reisegepäck gestatten.

ARTIKEL 17.

Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände.

Von der Beförderung als Reisegepäck sind ausgeschlossen:

- a) gefährliche Stoffe und Gegenstände, insbesondere geladene Schusswaffen, explosive und entzündbare Stoffe und Gegenstände, entzündend wirkende, giftige, radioaktive und ätzende Stoffe sowie ekeleregende oder ansteckungsgefährliche Stoffe;
- b) Gegenstände, die auch nur in einem der an der Beförderung des Reisegepäcks beteiligten Staaten dem Postzwang unterworfen sind;

- c) les objets dont le transport est inderdit, ne fût-ce que sur l'un des terriroires à parcourir par les bagages.

Les tarifs peuvent admettre au transport comme bagages, dans des conditions déterminées, certaines matières et certains objets qui en sont exclus sous lettre a).

ARTICLE 18.

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

§ 1. Le détenteur du bulletin de bagages est responsable de l'observation des prescriptions des articles 16 et 17; il supporte toutes les conséquences d'une infraction à ces prescriptions.

§ 2. Si les lois ou règlements de l'Etat sur le territoire duquel le fait se produit ne l'interdisent pas, le chemin de fer a le droit, en cas de présomption grave de contravention, de vérifier si le contenu des bagages répond aux prescriptions. Le détenteur du bulletin est appelé à assister à la vérification; s'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint et à défaut d'autres lois ou règlements en vigueur dans l'Etat où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer. Si une infraction est constatée, les frais occasionnés par la vérification doivent être payés par le détenteur du bulletin de bagages.

§ 3. En cas d'infraction aux dispositions des articles 16 et 17, le détenteur du bulletin de bagages doit payer une surtaxe sans préjudice du supplément de prix de transport et, s'il y a lieu, des indemnités pour le dommage.

La surtaxe doit être payée pour chaque kilogramme brut des objets exclus du transport comme bagages:

- a) à raison de trois francs, avec un minimum de perception de six francs, si ces objets comprennent des matières qui sont exclues du transport comme marchandises, en vertu de l'Annexe I à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM);
- b) à raison de deux francs, avec un minimum de perception de quatre francs, dans tous les autres cas d'infraction aux dispositions des articles 16 et 17.

ARTICLE 19.

Emballage et conditionnement des bagages.

§ 1. Les bagages dont l'état ou le conditionnement est défectueux ou l'emballage insuffisant ou qui présentent des signes manifestes d'avaries peuvent être refusés par le chemin de fer. Si

- c) Gegenstände, deren Beförderung auch nur in einem der an der Beförderung des Reisegepäckes beteiligten Staaten verboten ist.

Die Tarife können gewisse unter a) ausgeschlossene Stoffe und Gegenstände unter bestimmten Bedingungen zur Beförderung zulassen.

ARTIKEL 18.

Verantwortlichkeit des Reisenden für sein Reisegepäck. Zuschläge.

§ 1. Der Inhaber des Gepäckscheins ist für die Beachtung der Vorschriften der Artikel 16 und 17 verantwortlich und trägt alle Folgen einer Zuwiderhandlung gegen diese Vorschriften.

§ 2. Wenn es die Gesetze und Vorschriften des Staates, auf dessen Gebiet der Fall eintritt, nicht verbieten, hat die Eisenbahn bei begründeter Vermutung einer Zuwiderhandlung das Recht nachzuprüfen, ob der Inhalt der Gepäckstücke den Vorschriften entspricht. Der Inhaber des Gepäckscheins ist aufzufordern, der Nachprüfung beizuwohnen. Stellt er sich nicht ein oder ist er nicht zu erreichen, so sind für die Nachprüfung zwei bahnfremde Zeugen beizuziehen, sofern die Gesetze oder Vorschriften des Staates, in dem die Nachprüfung stattfindet, nichts anderes bestimmen. Wird eine Zuwiderhandlung festgestellt, so hat der Inhaber des Gepäckscheins die Kosten der Nachprüfung zu bezahlen.

§ 3. Bei einer Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen der Artikel 16 und 17 hat der Inhaber des Gepäckscheins einen Zuschlag zu entrichten, unbeschadet seiner Pflicht zur Nachzahlung des Unterschiedes der Gepäckfracht und zur Vergütung eines etwaigen Schadens.

Als Zuschlag ist für jedes Kilogramm Rohgewicht der von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossenen Gegenstände zu bezahlen:

- a) bei den nach der Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) von der Beförderung ausgeschlossenen Stoffen drei Franken, mindestens jedoch sechs Franken;
- b) in allen anderen Fällen der Übertretung der Bestimmungen der Artikel 16 und 17 zwei Franken, mindestens jedoch vier Franken.

ARTIKEL 19.

Verpackung und Beschaffung des Reisegepäckes.

§ 1. Gepäckstücke, deren Zustand oder Beschaffenheit mangelhaft oder deren Verpackung ungenügend ist oder die offensichtlich Spuren von Beschädigungen aufweisen, können von der

néanmoins celui-ci les accepte, il aura le droit d'apporter une mention appropriée sur le bulletin de bagages. L'acceptation par le voyageur du bulletin de bagages portant une telle mention est considérée comme preuve que le voyageur a reconnu l'exactitude de cette mention.

§ 2. Les bagages doivent porter, dans des conditions de fixité suffisantes, l'indication du nom et de l'adresse du voyageur et celle de la gare de destination.

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

ARTICLE 20.

Enregistrement et transport des bagages.

§ 1. L'enregistrement des bagages n'a lieu que sur la présentation de billets valables au moins jusqu'à la destination des bagages et par l'itinéraire indiqué sur les billets.

Si le billet est valable pour plusieurs itinéraires, ou si le lieu de destination est desservi par plusieurs gares, le voyageur doit désigner exactement l'itinéraire à suivre ou la gare pour laquelle l'enregistrement doit avoir lieu. Le chemin de fer ne répond pas des conséquences de l'inobservation de cette prescription par le voyageur.

Si les tarifs le prévoient, le voyageur peut, pendant la durée de validité de son billet, faire enregistrer des bagages ou bien directement pour le parcours total de la gare de départ jusqu'à la gare d'arrivée, ou bien pour des fractions quelconques du parcours total.

Les tarifs déterminent si et dans quelles conditions des bagages peuvent être admis au transport par un itinéraire autre que celui qui est indiqué sur le billet présenté ou sans présentation de billets. Lorsque les tarifs prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation de billets, les dispositions de la présente Convention fixant les droits et obligations du voyageur que ses bagages accompagnent s'appliquent à l'expéditeur de bagages enregistrés sans présentation de billets.

§ 2. Le prix du transport des bagages doit être payé lors de l'enregistrement.

§ 3. Pour le surplus, les formalités d'enregistrement des bagages sont déterminées par les lois et règlements en vigueur à la gare de départ.

§ 4. Les tarifs peuvent prévoir des prescriptions spéciales pour l'enregistrement des fauteuils pour malades, voitures d'enfants, engins de sport, cycles et véhicules à moteur.

Eisenbahn zurückgewiesen werden. Werden sie gleichwohl zur Beförderung angenommen, so ist die Eisenbahn berechtigt, in den Gepäckschein einen entsprechenden Vermerk aufzunehmen. Nimmt der Reisende den Gepäckschein mit einem solchen Vermerk an, so gilt dieser als anerkannt.

§ 2. Auf den Gepäckstücken müssen Name und Adresse des Reisenden sowie der Bestimmungsbahnhof genügend haltbar angegeben sein.

§ 3. Der Reisende hat alte Beklebezettel, Adressen oder andere Aufschriften, die sich auf frühere Beförderungen beziehen, zu entfernen oder unleserlich zu machen.

ARTIKEL 20.

Abfertigung und Beförderung des Reisegepäcks.

§ 1. Reisegepäck wird nur gegen Vorzeigen eines mindestens bis zum Bestimmungsbahnhof des Reisegepäcks gültigen Fahrausweises und nur über den auf dem Fahrausweis angegebenen Weg abgefertigt.

Gilt der Fahrausweis über mehrere Beförderungswege oder kommen verschiedene Bahnhöfe am gleichen Bestimmungsort in Frage, so hat der Reisende den Beförderungsweg oder den Bahnhof nach dem das Reisegepäck abgefertigt werden soll, genau zu bezeichnen. Die Eisenbahn haftet nicht für die Folgen der Nichtbeachtung dieser Bestimmung durch den Reisenden.

Soweit es die Tarife vorsehen, kann der Reisende während der Geltungsdauer seines Fahrausweises Reisegepäck entweder direkt für die ganze Strecke vom Abgangsbahnhof bis zum Bestimmungsbahnhof oder für beliebige Teilstrecken aufgeben.

Die Tarife bestimmen, ob und unter welchen Bedingungen Reisegepäck über einen anderen als den im Fahrausweis angegebenen Beförderungsweg oder ohne Fahrausweis zur Beförderung zugelassen wird. Wenn die Tarife die Annahme von Reisegepäck ohne Fahrausweis vorsehen, gelten die Bestimmungen dieses Übereinkommens, welche die Rechte und Pflichten des Reisenden hinsichtlich seines Reisegepäcks regeln, auch für den Absender von Reisegepäck, das ohne Fahrausweis zur Beförderung aufgegeben wird.

§ 2. Die Gepäckfracht muß bei der Aufgabe bezahlt werden.

§ 3. Im übrigen richtet sich das Verfahren für die Abfertigung des Reisegepäcks nach den für den Aufgabebahnhof geltenden Gesetzen und Vorschriften.

§ 4. Für die Abfertigung von Krankenfahrstühlen, Kinderwagen, Sportgeräten, Fahrrädern und Motorfahrzeugen können die Tarife besondere Vorschriften vorsehen.

§ 5. Le voyageur peut indiquer, sous les conditions en vigueur à la gare de départ, le train par lequel ses bagages doivent être expédiés. S'il n'use pas de cette faculté, l'acheminement a lieu par le premier train approprié.

Si les bagages doivent changer de train dans une gare de correspondance, le transport doit avoir lieu par le premier train qui doit assurer, dans les conditions fixées par les règlements nationaux, le service normal des bagages.

L'acheminement des bagages ne peut avoir lieu dans les conditions indiquées ci-dessus que si les formalités exigées au départ ou en cours de route par les douanes et autres autorités administratives ne s'y opposent pas.

Le chemin de fer est en droit de ne pas admettre ou de limiter le transport des bagages dans certains trains ou certaines catégories de trains.

ARTICLE 21.

Bulletin de bagages.

§ 1. Lors de l'enregistrement des bagages, il est délivré un bulletin au voyageur. Le voyageur est tenu de s'assurer, à la réception du bulletin, que celui-ci est établi conformément à ses indications.

§ 2. Les bulletins de bagages délivrés pour les transports internationaux doivent être établis conformément au formulaire dont le modèle est prévu à l'Annexe I à la présente Convention et comporter les mentions suivantes:

- a) l'indication des gares de départ et de destination;
- b) l'itinéraire;
- c) le jour de la remise et le train pour lequel cette remise a été effectuée;
- d) le nombre des billets, sauf si les bagages ont été remis au transport sans présentation d'un billet;
- e) le nombre et le poids des colis;
- f) le montant du prix de transport et des autres frais;
- g) s'il y a lieu, le montant en chiffres et en lettres de la somme représentant l'intérêt à la livraison, déclaré conformément à l'article 22.

Les tarifs peuvent prévoir, pour certains trafics ou pour certains envois, des dérogations quant à la forme et au contenu du bulletin de bagages.

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

§ 5. Der Reisende kann nach den beim Aufgabebahnhof geltenden Bestimmungen den Zug angeben, mit dem das Reisegepäck befördert werden soll. Macht er von diesem Recht keinen Gebrauch, so wird das Reisegepäck mit dem nächsten geeigneten Zug befördert.

Muß das Reisegepäck unterwegs auf einen anderen Zug übergehen, so ist es mit dem nächsten Zug zu befördern, der nach den Vorschriften für den Binnenverkehr der regelmäßigen Gepäckbeförderung dient.

Das Reisegepäck kann in der vorbezeichneten Weise nur befördert werden, wenn die Erfüllung der zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften auf dem Aufgabebahnhof oder unterwegs dem nicht entgegensteht.

Die Eisenbahn ist berechtigt, die Beförderung von Reisegepäck in bestimmten Zügen oder Zuggattungen auszuschließen oder zu beschränken.

ARTIKEL 21.

Gepäckschein.

§ 1. Bei der Aufgabe des Reisegepäcks ist dem Reisenden ein Gepäckschein zu übergeben. Der Reisende hat sich beim Empfang des Gepäckscheins zu überzeugen, ob dieser seinen Angaben entsprechend ausgefertigt ist.

§ 2. Die Gepäckscheine für internationale Gepäcksendungen müssen dem Muster der Anlage I zu diesem Übereinkommen entsprechen und folgende Angaben enthalten:

- a) den Aufgabe- und den Bestimmungsbahnhof;
- b) den Beförderungsweg;
- c) den Tag der Aufgabe und den Zug, zu dem das Reisegepäck aufgegeben wird;
- d) die Anzahl der Fahrausweise, soweit das Reisegepäck nicht ohne Fahrausweise aufgegeben wird;
- e) die Anzahl und das Gewicht der Gepäckstücke;
- f) die Gepäckfracht und sonstige Kosten;
- g) den Betrag eines nach Artikel 22 angegebenen Interesses an der Lieferung in Ziffern und Buchstaben.

Die Tarife können für bestimmte Verkehre oder für bestimmte Sendungen Abweichungen von Form und Inhalt des Gepäckscheins vorsehen.

§ 3. Die Tarife oder die Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen bestimmen, in welcher Sprache die Gepäckscheine zu drucken und auszufüllen sind.

ARTICLE 22.

Déclaration d'intérêt à la livraison.

§ 1. Tout transport de bagages peut faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, inscrite sur le bulletin de bagages comme il est indiqué à l'article 21, § 2, lettre g).

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

§ 2. La taxe d'intérêt à la livraison est fixée par les tarifs internationaux.

ARTICLE 23.

Livraison.

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

§ 2. Le détenteur du bulletin de bagages est en droit de demander au service de livraison de la gare destinataire la délivrance des bagages aussitôt que s'est écoulé, après l'arrivée du train par lequel les bagages devaient être transportés, le temps nécessaire pour la mise à disposition ainsi que, le cas échéant, pour l'accomplissement des formalités requises par les douanes et autres autorités administratives.

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

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

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

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

ARTIKEL 22.

Angabe des Interesses an der Lieferung.

§ 1. Für jede Gepäcksendung kann das Interesse an der Lieferung durch Eintragung in den Gepäckschein nach Artikel 21 § 2 g) angegeben werden.

Der Betrag des Interesses muß in der Währung des Versandlandes oder in einer anderen durch die Tarife festgesetzten Währung ausgedrückt werden.

§ 2. Die Gebühr für die Angabe des Interesses an der Lieferung wird durch die internationalen Tarife festgesetzt.

ARTIKEL 23.

Auslieferung.

§ 1. Das Reisegepäck wird gegen Rückgabe des Gepäckscheins ausgeliefert. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die Empfangsberechtigung des Gepäckscheininhabers zu prüfen.

§ 2. Der Inhaber des Gepäckscheins ist berechtigt, auf dem Bestimmungsbahnhof die Auslieferung des Reisegepäcks an der Ausgabestelle zu verlangen, sobald nach der Ankunft des Zuges, mit dem es zu befördern war, die zur Bereitstellung und gegebenenfalls zur Abfertigung durch die Zoll- oder sonstigen Verwaltungsbehörden erforderliche Zeit abgelaufen ist.

§ 3. Kann der Gepäckschein nicht zurückgegeben werden, so braucht die Eisenbahn das Reisegepäck nur demjenigen auszuliefern, der seine Berechtigung nachweist; bei unzureichendem Nachweis kann die Eisenbahn Sicherheitsleistung verlangen.

§ 4. Das Reisegepäck ist auf dem Bahnhof auszuliefern, nach dem es abgefertigt war. Auf rechtzeitiges Verlangen des Gepäckscheininhabers kann es jedoch, wenn die Umstände es gestatten und keine zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften entgegenstehen, gegen Rückgabe des Gepäckscheins und, wenn es der Tarif vorschreibt, gegen Vorzeigen des Fahrausweises auf dem Aufgabebahnhof zurückgegeben oder auf einem Unterwegsbahnhof ausgeliefert werden.

§ 5. Der Inhaber des Gepäckscheins, dem das Reisegepäck nicht nach den im vorstehenden § 2 bezeichneten Bestimmungen ausgeliefert wird, kann verlangen, daß ihm auf dem Gepäckschein Tag und Stunde bescheinigt werden, zu denen er die Auslieferung verlangt hat.

§ 6. Der Inhaber des Gepäckscheins kann die Annahme des Reisegepäcks so lange verweigern, bis seinem Antrag auf Feststellung eines behaupteten Schadens stattgegeben worden ist.

§ 7. Pour le surplus, la livraison est soumise aux lois et règlements en vigueur sur le chemin de fer chargé de la livraison.

Chapitre III.

Dispositions communes au transport des voyageurs et des bagages.

ARTICLE 24.

Tarifs. Accords particuliers.

§ 1. Les tarifs internationaux que les chemins de fer établissent doivent contenir toutes les conditions spéciales faisant règle pour le transport et toutes les indications nécessaires au calcul des prix de transport et des frais accessoires et spécifier, le cas échéant, les conditions dans lesquelles il sera tenu compte du change.

§ 2. La publication des tarifs n'est obligatoire que dans les Etats dont les chemins de fer participent à ces tarifs comme réseaux de départ ou d'arrivée. Les tarifs et leurs modifications entrent en vigueur à la date indiquée lors de leur publication. Les majorations de tarifs et autres dispositions qui auraient pour effet de rendre plus rigoureuses les conditions de transport prévues par ces tarifs n'entrent en vigueur que six jours au plus tôt après leur publication.

Les modifications apportées aux prix et frais accessoires prévus dans les tarifs internationaux pour tenir compte des fluctuations de change ainsi que les rectifications d'erreurs manifestes entrent en vigueur le lendemain de leur publication.

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

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

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

Des réductions de prix peuvent être accordées soit pour le service du chemin de fer, soit pour le service des administrations publiques, soit aux œuvres de bienfaisance, d'éducation et d'instruction.

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

§ 7. Im übrigen erfolgt die Auslieferung nach den bei der ausliefernden Eisenbahn geltenden Gesetzen und Vorschriften.

Kapitel III.

Gemeinsame Bestimmungen für die Beförderung von Personen und Reisegepäck.

ARTIKEL 24.

Tarife. Sonderabmachungen.

§ 1. Die internationalen Tarife, welche die Eisenbahnen aufstellen, müssen alle für die Beförderung maßgebenden besonderen Bedingungen und alle zur Berechnung der Beförderungspreise und Nebengebühren notwendigen Angaben enthalten sowie gegebenenfalls Bestimmungen über die Umrechnungskurse treffen.

§ 2. Die Tarife brauchen nur in den Staaten veröffentlicht zu werden, deren Eisenbahnen an diesen Tarifen als Abgangs- oder Bestimmungsbahn beteiligt sind. Die Tarife und ihre Änderungen treten an dem in der Veröffentlichung angegebenen Tage in Kraft. Tarifierhöhungen und andere Erschwerungen der Beförderungsbedingungen treten jedoch frühestens sechs Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Durch Kursschwankungen bedingte Änderungen der in den internationalen Tarifen enthaltenen Beförderungsgebühren und Nebengebühren sowie Berichtigungen offensichtlicher Fehler treten am Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

§ 3. Auf den dem internationalen Verkehr dienenden Bahnhöfen muß der Reisende die Tarife oder Tarifauszüge einsehen können, welche die Preise der dort aufliegenden internationalen Fahrausweise und die entsprechenden Gepäckfrachten enthalten.

§ 4. Die Tarife müssen gegenüber jedermann unter den gleichen Bedingungen angewendet werden.

Die Eisenbahnen können unter Vorbehalt der Zustimmung ihrer Regierungen Sonderabmachungen treffen, durch die Preisermäßigungen oder sonstige Vergünstigungen eingeräumt werden, soweit den in vergleichbarer Lage befindlichen Reisenden vergleichbare Bedingungen zugestanden werden.

Für den Eisenbahndienst, für Zwecke der öffentlichen Verwaltungen, für wohlthätige oder für Erziehungs- und Unterrichtszwecke können Preisermäßigungen gewährt werden.

Die auf Grund von Abs. 2 und 3 getroffenen Maßnahmen brauchen nicht veröffentlicht zu werden.

ARTICLE 25.

Formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives.

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

ARTICLE 26.

Restitutions et paiements supplémentaires.

§ 1. Lorsqu'un voyageur n'a pas commencé son voyage, il a droit, contre remise du billet, à la restitution du prix payé pour celui-ci.

§ 2. Lorsqu'un billet n'a été utilisé que sur une partie du parcours, le voyageur a droit, contre remise du billet, à la restitution de la différence entre le prix payé et celui qu'il aurait acquitté pour le parcours effectué.

§ 3. Lorsque, par suite du manque de place dans la classe pour laquelle il a été délivré, un billet a été utilisé dans une classe inférieure à celle qui y est indiquée, il est remboursé, contre remise du billet, la différence entre le prix du billet payé et le prix du billet pour la classe utilisée.

§ 4. Le chemin de fer a le droit d'exiger du voyageur toute justification utile à l'appui de chaque demande de restitution.

Pour les cas prévus au § 2, le voyageur doit, en particulier, présenter une attestation qui lui est délivrée, sur sa demande, par la gare intermédiaire intéressée.

Pour les cas prévus au § 3, le voyageur doit, en particulier, présenter une attestation du chemin de fer établissant qu'il a, sur le parcours considéré, pris place dans un compartiment d'une classe inférieure à celle à laquelle son billet lui donnait droit.

§ 5. Sont exclus de la restitution: les impôts, les suppléments payés pour les places réservées, les frais de confection et les commissions pour la vente des billets, sauf si le voyageur n'a pu commencer son voyage ou le poursuivre en raison du retard ou de la suppression d'un train ou d'une interruption du service.

Sont déduits du montant de la restitution: un droit de 10% avec minimum de 0 fr. 50 et maximum de 3 fr. par billet, ainsi que, s'il y a lieu, les frais d'envoi; cette déduction n'est

ARTIKEL 25.

Zoll- und sonstige verwaltungsbehördliche Vorschriften.

Der Reisende hat die zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften für sich und sein Reise- und Handgepäck zu befolgen. Er hat der Untersuchung seines Gepäcks beizuwohnen, vorbehaltlich der durch die geltenden Gesetze und Vorschriften zugelassenen Ausnahmen. Die Eisenbahn ist dem Reisenden gegenüber von jeder Haftung frei, wenn er diesen Verpflichtungen nicht nachkommt.

ARTIKEL 26.

Erstattungen und Nachzahlungen.

§ 1. Hat ein Reisender die Fahrt nicht angetreten, so hat er gegen Rückgabe des Fahrausweises Anspruch auf Erstattung des gezahlten Fahrpreises.

§ 2. Ist ein Fahrausweis nur für eine Teilstrecke benützt worden, so hat der Reisende gegen Rückgabe des Fahrausweises Anspruch auf Erstattung des Unterschiedes zwischen dem bezahlten Fahrpreis und dem Preis, den er für die zurückgelegte Strecke hätte bezahlen müssen.

§ 3. Ist ein Fahrausweis wegen Platzmangels in einer niedrigeren als der darauf angegebenen Klasse benützt worden, so wird gegen Rückgabe des Fahrausweises der Unterschied zwischen dem gezahlten Fahrpreis und dem Fahrpreis für die benützte Klasse erstattet.

§ 4. Die Eisenbahn ist berechtigt, zu verlangen, daß der Reisende sein Erstattungsgesuch ausreichend belegt.

In den Fällen von § 2 muß der Reisende insbesondere eine Bescheinigung vorlegen, die ihm auf sein Verlangen von dem betreffenden Unterwegsbahnhof auszustellen ist.

In den Fällen von § 3 muß der Reisende insbesondere eine Bescheinigung der Eisenbahn vorlegen, aus der hervorgeht, daß er auf der betreffenden Strecke einen Platz in einer niedrigeren Klasse als derjenigen benützt hat, auf die sein Fahrausweis ausgestellt war.

§ 5. Steuern, Zuschläge für Platzkarten, Herstellungskosten für Fahrausweise und die für den Verkauf der Fahrausweise bezahlten Vergütungen sind von der Erstattung ausgeschlossen, es sei denn, daß der Reisende die Reise wegen Zugsverspätung, Ausfall eines Zuges oder Verkehrsunterbrechung nicht antreten oder nicht fortsetzen konnte.

Vom Erstattungsbetrag wird außer den etwaigen Auslagen für seine Zusage eine Gebühr von 10 % mindestens jedoch ein halber Franken und höchstens drei Franken für den

toutefois pas opérée si, dans le cas prévu au § 1, le billet est restitué le jour même de son émission au bureau qui l'a délivré, non plus que dans le cas où le voyage n'a pu être effectué ou poursuivi en raison du retard ou de la suppression d'un train ou d'une interruption du service.

§ 6. Lorsqu'il s'agit de billets à prix réduit ou de billets qui ne sont valables que conjointement avec des tickets garde-place, les tarifs peuvent exclure la restitution ou la subordonner à certaines conditions; les billets à prix réduit pour enfants, délivrés en vertu de l'article 6, ne sont pas considérés comme billets à prix réduit au sens de la présente disposition.

§ 7. Lorsqu'un voyageur a demandé à être remboursé du prix de transport de ses bagages pour la totalité ou une fraction du parcours, la restitution est effectuée dans les conditions ci-après:

Sont toujours déduits du montant de la restitution un droit de 0 fr. 50 par bulletin, ainsi que, le cas échéant, les impôts.

Si les bagages sont retirés avant qu'ils aient quitté la gare expéditrice, le prix de transport est remboursé; s'ils le sont à une gare intermédiaire, le détenteur du bulletin de bagages doit, à cet effet, obtenir de cette gare intermédiaire une attestation qui est à joindre à la demande de restitution.

§ 8. Les tarifs peuvent contenir des dispositions autres que celles qui précèdent, pourvu qu'il n'en résulte pas une aggravation de la situation du voyageur.

§ 9. Toute demande de restitution fondée sur les dispositions du présent article, ainsi que sur celles de l'article 12, est irrecevable si elle n'a pas été présentée au chemin de fer dans un délai de six mois, compté, pour les billets, à partir de l'expiration de leur validité, pour les bulletins de bagages, à partir du jour de leur émission.

§ 10. En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur dans la détermination des frais de transport et des frais divers, le trop-perçu doit être remboursé par le chemin de fer, le moins-perçu versé par le voyageur.

§ 11. Le trop-perçu constaté par le chemin de fer doit être, si possible, porté d'office à la connaissance de l'intéressé lorsqu'il dépasse 0 fr. 50 par billet ou par bulletin de bagages, et le règlement doit en être opéré au plus tôt.

Fahrausweis abgewiesen; dieser Abzug wird jedoch nicht vorgenommen, wenn der Fahrausweis noch am Ausgabetag der Ausgabestelle zur Erstattung nach § 1 zurückgegeben wird oder wenn die Fahrt wegen Zugsverspätung, Ausfall eines Zuges oder Verkehrsunterbrechung nicht angetreten oder nicht fortgesetzt werden konnte.

§ 6. Die Tarife können bei Fahrausweisen zu ermäßigten Preisen und solchen, die nur in Verbindung mit Platzkarten gelten, die Erstattung ausschließen oder an bestimmte Bedingungen knüpfen; die nach Artikel 6 ausgegebenen Fahrausweise für Kinder gelten nicht als Fahrausweise zu ermäßigten Preisen im Sinne dieser Bestimmung.

§ 7. Verlangt ein Reisender, daß ihm für die ganze Strecke oder eine Teilstrecke die Gepäckfracht erstattet wird, so erfolgt die Erstattung unter den nachstehenden Bedingungen:

Vom Erstattungsbetrag wird immer eine Gebühr von einem halben Franken für den Gepäckschein und eine etwaige Steuer abgezogen.

Wird Reisegepäck zurückgenommen, ehe es den Aufgabebahnhof verlassen hat, so wird die Gepäckfracht erstattet; wird Reisegepäck auf einem Unterwegsbahnhof zurückgenommen, so muß der Inhaber des Gepäckscheins zu diesem Zweck vom Unterwegsbahnhof eine Bescheinigung verlangen, die dem Erstattungsgesuch beizulegen ist.

§ 8. Die Tarife können abweichende Bestimmungen treffen, sofern sich daraus keine Erschwerungen für die Reisenden ergeben.

§ 9. Ansprüche auf Erstattung nach den Bestimmungen dieses Artikels sowie nach den Bestimmungen des Artikels 12 sind verwirkt, wenn sie bei der Eisenbahn nicht binnen einer Frist von sechs Monaten geltend gemacht werden, die bei Fahrausweisen mit dem Ablauf ihrer Geltungsdauer, bei Gepäckscheinen mit dem Tag ihrer Ausfertigung beginnt.

§ 10. Ist der Tarif unrichtig angewendet worden oder sind bei der Berechnung der Beförderungspreise und Gebühren Fehler vorgekommen, so muß der zuviel oder zuwenig bezahlte Betrag von der Eisenbahn erstattet oder vom Reisenden nachbezahlt werden.

§ 11. Stellt die Eisenbahn fest, daß sie zuviel erhoben hat, so hat sie, wenn der Betrag für einen Fahrausweis oder Gepäckschein einen halben Franken übersteigt, von sich aus den Berechtigten, wenn möglich, hiervon zu benachrichtigen und ihm den Betrag möglichst bald zu erstatten.

§ 12. Pour le calcul du trop-perçu à rembourser par le chemin de fer ou du moins-perçu à verser par le voyageur, est applicable le cours du change officiel du jour auquel le prix de transport a été perçu; si le paiement en est effectué dans une monnaie autre que la monnaie de perception, le cours applicable est celui du jour où a lieu ce paiement.

§ 13. Dans tous les cas non prévus dans le présent article et à défaut d'accords entre les chemins de fer, les lois et règlements en vigueur dans l'Etat de départ sont applicables.

ARTICLE 27.

Contestations.

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

TITRE III.

Responsabilité. Actions.

Chapitre Premier.

Responsabilité.

ARTICLE 28.

Responsabilité consécutive au transport des voyageurs, des colis à main et des animaux.

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

§ 2. Le chemin de fer n'est responsable, en ce qui concerne les colis à main et les animaux dont la surveillance incombe au voyageur en vertu de l'article 13, § 5, que des dommages causés par sa faute.

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

ARTICLE 29.

Responsabilité collective des chemins de fer pour les bagages.

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

§ 12. Für die Berechnung des von der Eisenbahn zu erstattenden oder vom Reisenden nachzuzahlenden Betrages gilt der offizielle Umrechnungskurs des Tages, an dem der Beförderungspreis erhoben wurde. Erfolgt die Zahlung in einer anderen Währung als derjenigen, in welcher der Beförderungspreis erhoben wurde, so gilt der Umrechnungskurs des Tages, an welchem die Zahlung geleistet wird.

§ 13. In den durch diesen Artikel nicht geregelten Fällen und mangels einer Vereinbarung zwischen den Eisenbahnen sind die im Abgangstaat geltenden Gesetze und Vorschriften anzuwenden.

ARTIKEL 27.

Meinungsverschiedenheiten.

Meinungsverschiedenheiten unter Reisenden oder zwischen Reisenden und Bediensteten entscheidet vorläufig auf den Bahnhöfen der Aufsichtsbeamte, während der Fahrt der Zugführer.

TITEL III.

Haftung. Ansprüche.

Kapitel I.

Haftung.

ARTIKEL 28.

Haftung aus der Beförderung von Reisenden, Handgepäck und Tieren.

§ 1. Die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden sowie für Schäden, die durch Verspätung oder Ausfall eines Zuges oder durch Anschlußversäumnis entstehen, richtet sich nach den Gesetzen und Vorschriften des Staates, in dem das schädigende Ereignis eingetreten ist. Die nachstehenden Bestimmungen dieses Titels finden in diesen Fällen keine Anwendung.

§ 2. Für Handgepäck und Tiere, deren Überwachung dem Reisenden nach Artikel 13 § 5 obliegt, haftet die Eisenbahn nur insoweit, als der Schaden auf ihr Verschulden zurückzuführen ist.

§ 3. Eine Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen besteht in diesen Fällen nicht.

ARTIKEL 29.

Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen für Reisegepäck.

§ 1. Die Eisenbahn, die Reisegepäck unter Aushändigung eines internationalen Gepäckscheins zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung der Beförderung auf der ganzen Strecke bis zur Auslieferung.

§ 2. Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge des bagages, participe au contrat de transport et assume les obligations qui en résultent, sans préjudice des dispositions de l'article 43, § 2, concernant le chemin de fer destinataire.

ARTICLE 30.

Etendue de la responsabilité.

§ 1. Le chemin de fer est responsable du retard à la livraison, du dommage résultant de la perte totale ou partielle des bagages ainsi que des avaries qu'ils subissent à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison.

§ 2. Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si le retard à la livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause une faute du voyageur, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre des bagages ou des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3. Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité, lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à la nature spéciale du bagage, à l'absence ou à la défectuosité de l'emballage ou du fait que des objets exclus du transport ont été néanmoins expédiés comme bagages.

ARTICLE 31.

Charge de la preuve.

§ 1. La preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause un des faits prévus à l'article 30, § 2, incombe au chemin de fer.

§ 2. Lorsque le chemin de fer établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 30, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de faire la preuve que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

ARTICLE 32.

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

§ 1. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un colis manquant

§ 2. Jede folgende Eisenbahn tritt dadurch, daß sie das Reisegepäck übernimmt, in den Beförderungsvertrag ein und übernimmt die sich daraus ergebenden Verpflichtungen; die die Empfangsbahn betreffende Bestimmung des Artikels 43 § 2 bleibt unberührt.

ARTIKEL 30.

Umfang der Haftung.

§ 1. Die Eisenbahn haftet für die verspätete Auslieferung und für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung des Reisegepäcks in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Auslieferung entsteht.

§ 2. Die Eisenbahn ist von dieser Haftung befreit, wenn die verspätete Auslieferung, der Verlust oder die Beschädigung durch ein Verschulden des Reisenden, durch eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Reisenden, durch besondere Mängel des Reisegepäcks oder durch Umstände verursacht worden ist, welche die Eisenbahn nicht vermeiden und deren Folgen sie nicht abwenden konnte.

§ 3. Die Eisenbahn ist von dieser Haftung befreit, wenn der Verlust oder die Beschädigung aus der besonderen Gefahr entstanden ist, die mit der natürlichen Beschaffenheit des Reisegepäcks, mit dem Fehlen oder mit Mängeln der Verpackung oder damit verbunden ist, daß von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände trotzdem als Reisegepäck aufgegeben worden sind.

ARTIKEL 31.

Beweislast.

§ 1. Der Beweis, daß die verspätete Auslieferung, der Verlust oder die Beschädigung des Reisegepäcks durch eine der in Artikel 30 § 2 erwähnten Tatsachen verursacht worden ist; obliegt der Eisenbahn.

§ 2. Wenn die Eisenbahn darlegt, daß nach den Umständen des Falles ein Verlust oder eine Beschädigung aus einer oder mehreren der in Artikel 30 § 3 erwähnten besonderen Gefahren entstehen konnte, wird vermutet, daß der Schaden hieraus entstanden ist. Der Berechtigte hat jedoch das Recht nachzuweisen, daß der Schaden nicht oder nicht ausschließlich aus einer dieser Gefahren entstanden ist.

ARTIKEL 32.

Vermutung für den Verlust des Reisegepäcks. Wiederauffinden des Reisegepäcks.

§ 1. Der Berechtigte kann ein fehlendes Gepäckstück ohne weiteren Nachweis als verloren

comme perdu quand il n'a pas été livré dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 23, § 2.

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

Dans le délai de trente jours qui suit la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que le bagage lui soit livré à l'une des gares du parcours, contre paiement des frais afférents au transport depuis la gare de départ jusqu'à celle où a lieu la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite éventuellement des frais qui auraient été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard prévue à l'article 35 et, s'il y a lieu, à l'article 36.

Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai de trente jours prévu ou si le colis n'est retrouvé que plus d'un an après la demande de livraison, le chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève.

ARTICLE 33.

Montant de l'indemnité en cas de perte des bagages.

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

- a) si le montant du dommage est prouvé: une somme égale à ce montant sans qu'elle puisse toutefois excéder 40 francs par kilogramme de poids brut manquant;
- b) si le montant du dommage n'est pas prouvé: une somme calculée à forfait à raison de 20 francs par kilogramme de poids brut manquant.

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

ARTICLE 34.

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

En cas d'avarie, le chemin de fer doit payer le montant de la dépréciation subie par les bagages, sans autres dommages-intérêts.

betrachten, wenn es nicht binnen 14 Tagen, nachdem seine Auslieferung gemäß Artikel 23 § 2 verlangt wurde, abgeliefert worden ist.

§ 2. Wird ein für verloren gehaltenes Gepäckstück binnen einem Jahr nach seiner Abforderung wiederaufgefunden, so hat die Eisenbahn den Berechtigten hievon zu benachrichtigen, wenn sein Aufenthaltsort bekannt ist oder sich ermitteln läßt.

Der Berechtigte kann binnen 30 Tagen nach Empfang der Nachricht verlangen, daß ihm das Gepäckstück auf einem Bahnhof der Beförderungstrecke ausgeliefert wird; er hat dann die Kosten für die Beförderung des Gepäckstückes vom Aufgabebahnhof bis zu dem Bahnhof zu bezahlen, auf dem das Gepäckstück ausgeliefert wird, und die erhaltene Entschädigung, abzüglich der ihm etwa erstatteten, in dieser Entschädigung enthaltenen Kosten, zurückzuzahlen; seine Ansprüche auf Entschädigung wegen verspäteter Auslieferung nach Artikel 35 und gegebenenfalls Artikel 36 bleiben vorbehalten.

Wird das wieder aufgefundene Gepäckstück nicht binnen der vorgesehenen Frist von 30 Tagen zurückverlangt oder wird es später als ein Jahr nach seiner Abforderung wiederaufgefunden, so kann die Eisenbahn nach den Gesetzen oder Vorschriften ihres Staates darüber verfügen.

ARTIKEL 33.

Höhe der Entschädigung bei Verlust des Reisegepäcks.

Hat die Eisenbahn auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Reisegepäcks zu leisten, so kann beansprucht werden:

- a) wenn der Betrag des Schadens nachgewiesen ist: der Ersatz dieses Schadens bis zur Höhe von 40 Franken für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichtes;
- b) wenn der Betrag des Schadens nicht nachgewiesen ist: ein Pauschalbetrag von 20 Franken für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichtes.

Außerdem sind Gepäckfracht, Zölle und sonstige aus Anlaß der Beförderung des verlorenen Reisegepäcks bezahlte Beträge ohne weiteren Schadenersatz zu erstatten.

ARTIKEL 34.

Höhe der Entschädigung bei Beschädigung des Reisegepäcks.

Bei Beschädigung hat die Eisenbahn den Betrag der Wertverminderung des Reisegepäcks ohne weiteren Schadenersatz zu zahlen.

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser:

- a) si la totalité des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;
- b) si une partie seulement des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

ARTICLE 35.

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

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

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

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

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

En cas d'avarie, elles se cumulent, s'il y a lieu, avec l'indemnité prévue à l'article 34.

Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux §§ 1 et 2 avec celles prévues aux articles 33 et 34 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité totale supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

§ 4. En cas de retard à la livraison d'automobiles, de remorques et de motocyclettes avec side-car transportées comme bagages, le chemin de fer n'est tenu de payer une indemnité que si un dommage a été prouvé; le prix de transport constitue l'indemnité maximum.

ARTICLE 36.

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

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

Die Entschädigung darf jedoch nicht übersteigen:

- a) wenn die ganze Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der im Falle ihres gänzlichen Verlustes zu zahlen wäre;
- b) wenn nur ein Teil der Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der im Falle des Verlustes des entwerteten Teiles zu zahlen wäre.

ARTIKEL 35.

Höhe der Entschädigung für verspätete Auslieferung des Reisegepäcks.

§ 1. Wenn das Reisegepäck verspätet ausgeliefert worden ist und der Berechtigte nicht nachweist, daß ein Schaden daraus entstanden ist, hat die Eisenbahn für je angefangene 24 Stunden seit der Abforderung, höchstens aber für 14 Tage, eine Entschädigung zu zahlen, die 0,20 Franken für das Kilogramm des Rohgewichtes des verspätet ausgelieferten Reisegepäcks beträgt.

§ 2. Wird nachgewiesen, daß durch die Verspätung ein Schaden entstanden ist, so ist für diesen Schaden eine Entschädigung zu zahlen, die das Vierfache der in § 1 bestimmten Pauschalentschädigung nicht übersteigen darf.

§ 3. Die in den §§ 1 und 2 vorgesehenen Entschädigungen werden nicht neben der bei gänzlichem Verlust des Reisegepäcks zu leistenden Entschädigung gewährt.

Bei teilweisem Verlust sind sie gegebenenfalls für den nichtverlorenen Teil zu entrichten.

Bei Beschädigungen treten sie gegebenenfalls neben die in Artikel 34 vorgesehene Entschädigung.

In keinem Falle darf die Gesamtentschädigung nach den Bestimmungen der §§ 1 und 2 zuzüglich derjenigen nach den Bestimmungen der Artikel 33 und 34 höher sein als die Entschädigung bei gänzlichem Verlust des Reisegepäcks.

§ 4. Bei verspäteter Auslieferung von Automobilen, Anhängern und Motorrädern mit Seitenwagen, die als Reisegepäck befördert wurden, hat die Eisenbahn nur dann eine Entschädigung zu zahlen, wenn ein Schaden nachgewiesen wird, und nur bis zur Höhe der Fracht.

ARTIKEL 36.

Höhe der Entschädigung bei Angabe des Interesses an der Lieferung.

Ist das Interesse an der Lieferung angegeben, so kann außer den in den Artikeln 33, 34 und 35 vorgesehenen Entschädigungen der Ersatz des weiteren nachgewiesenen Schadens bis zur Höhe des als Interesse angegebenen Betrages beansprucht werden.

ARTICLE 37.

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

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

ARTICLE 38.

Intérêts de l'indemnité. Restitution des indemnités.

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

§ 2. Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

ARTICLE 39.

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents.

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

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

ARTICLE 40.

Exercice d'actions extracontractuelles.

Dans les cas prévus à l'article 30, § 1, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

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

ARTIKEL 37.

Höhe der Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn.

Ist die verspätete Auslieferung, der gänzliche oder teilweise Verlust oder die Beschädigung des Reisegepäcks auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen, so hat sie dem Berechtigten den nachgewiesenen vollen Schaden zu ersetzen. Im Falle grober Fahrlässigkeit ist die Haftung jedoch auf das Doppelte der in den Artikeln 33, 34, 35 und 36 vorgesehenen Höchstbeträge beschränkt.

ARTIKEL 38.

Verzinsung der Entschädigung. Rückzahlung der Entschädigung.

§ 1. Der Berechtigte kann auf die Entschädigung Zinsen in Höhe von 5 % jährlich verlangen, sofern die Entschädigung zehn Franken für einen Gepäckschein übersteigt. Die Zinsen laufen vom Tage der in Artikel 41 vorgesehenen Reklamation oder, wenn keine Reklamation vorausging, vom Tage der Klageerhebung an.

§ 2. Eine zu Unrecht empfangene Entschädigung ist zurückzuzahlen.

ARTIKEL 39.

Haftung der Eisenbahn für ihre Leute.

Die Eisenbahn haftet für ihre Bediensteten und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung der Beförderung bedient.

Wenn jedoch Eisenbahnbedienstete auf Verlangen eines Reisenden der Eisenbahn nicht obliegende Verrichtungen besorgen, gelten sie als Beauftragte des Reisenden, für den sie tätig sind.

ARTIKEL 40.

Geltendmachung außervertraglicher Ansprüche.

In den Fällen des Artikels 30 § 1 kann gegen die Eisenbahn ein Anspruch auf Schadenersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden, die in diesem Übereinkommen vorgesehen sind.

Das gleiche gilt für Ansprüche gegen die Personen, für welche die Eisenbahn nach Artikel 39 haftet.

Chapitre II.

Réclamations administratives. Actions judiciaires. Procédure et prescription.

ARTICLE 41.

Réclamations administratives.

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

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

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

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

ARTICLE 42.

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

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

ARTICLE 43.

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

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

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

Le chemin de fer destinataire peut cependant être actionné, même s'il n'a reçu ni les bagages ni la feuille de route.

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

Kapitel II.

Reklamationen. Klagen. Verfahren und Verjährung.

ARTIKEL 41.

Reklamationen.

§ 1. Reklamationen aus dem Beförderungsvertrag sind schriftlich bei der in Artikel 43 bezeichneten Eisenbahn einzureichen.

§ 2. Zur Einreichung einer Reklamation sind die nach Artikel 42 zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Eisenbahn berechtigten Personen befugt.

§ 3. Der Fahrausweis, der Gepäckschein und die sonstigen Belege, die der Berechtigte seiner Reklamation beifügen will, sind im Original oder in Abschrift vorzulegen; Abschriften auf Verlangen der Eisenbahn in gehörig beglaubigter Form.

Bei der abschließenden Regelung der Reklamation kann die Eisenbahn die Rückgabe der Fahrausweise oder Gepäckscheine verlangen.

ARTIKEL 42.

Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Eisenbahn berechnigte Personen.

Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen aus dem Beförderungsvertrag gegen die Eisenbahn ist nur befugt, wer den Fahrausweis oder den Gepäckschein vorlegt oder seine Berechtigung auf andere Weise nachweist.

ARTIKEL 43.

Eisenbahnen, gegen welche Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden können.

§ 1. Ansprüche auf Erstattung von Beträgen, die auf Grund des Beförderungsvertrages gezahlt worden sind, können entweder gegen die Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, die den Betrag erhoben hat, oder gegen diejenige, zu deren Gunsten der Betrag erhoben worden ist.

§ 2. Sonstige Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag können nur gegen die Abgangsbahn, die Bestimmungsbahn oder diejenige Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, auf deren Strecke sich die den Anspruch begründende Tatsache ereignet hat.

Die Bestimmungsbahn kann jedoch auch dann gerichtlich in Anspruch genommen werden, wenn sie weder das Reisegepäck noch den Gepäcksbegleitschein erhalten hat.

§ 3. Besitzt der Kläger die Wahl unter mehreren Eisenbahnen, so erlischt sein Wahlrecht, sobald die Klage gegen eine dieser Eisenbahnen eingereicht ist.

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

ARTICLE 44.

Compétence.

Les actions judiciaires fondées sur la présente Convention ne peuvent être intentées que devant le juge compétent de l'Etat duquel relève le chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

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

ARTICLE 45.

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

§ 1. Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le chemin de fer ou lorsque l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer est tenu de dresser, sans délai et si possible en présence de cet ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état des bagages, leur poids et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Une copie de ce procès-verbal doit être remise gratuitement à l'ayant droit s'il le demande.

§ 2. Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander la constatation judiciaire de l'état et du poids des bagages ainsi que des causes et du montant du dommage; la procédure est soumise aux lois et règlements de l'Etat où la constatation judiciaire a lieu.

§ 3. Dans le cas de perte de colis, l'ayant droit est tenu, pour faciliter les recherches du chemin de fer, de donner la description aussi exacte que possible des colis perdus.

ARTICLE 46.

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

§ 1. La réception des bagages par l'ayant droit éteint toute action née du contrat de trans-

§ 4. Im Wege der Widerklage oder der Einrede können Ansprüche auch gegen eine andere als die in den §§ 1 und 2 genannten Eisenbahnen geltend gemacht werden, wenn sich die Klage auf denselben Beförderungsvertrag gründet.

ARTIKEL 44.

Zuständigkeit.

Wenn in Staatsverträgen oder Konzessionen nichts anderes bestimmt ist, können auf dieses Übereinkommen gegründete Ansprüche nur vor den Gerichten des Staates geltend gemacht werden, dem die in Anspruch genommene Eisenbahn angehört.

Betreibt ein Unternehmen mehrere selbständige Eisenbahnnetze in verschiedenen Staaten, so wird jedes dieser Netze als besondere Eisenbahn im Sinne dieses Artikels angesehen.

ARTIKEL 45.

Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung des Reisegepäcks.

§ 1. Wird ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung von der Eisenbahn entdeckt oder vermutet oder vom Berechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn je nach der Art des Schadens den Zustand des Reisegepäcks, sein Gewicht und, soweit möglich, Ausmaß und Ursache des Schadens sowie den Zeitpunkt seines Entstehens unverzüglich in einer Niederschrift (Tatbestandsaufnahme) festzuhalten, und zwar wenn möglich in Gegenwart des Berechtigten.

Dem Berechtigten ist auf sein Verlangen eine Abschrift dieser Tatbestandsaufnahme unentgeltlich auszuhändigen.

§ 2. Wenn der Berechtigte die Feststellungen der Tatbestandsaufnahme nicht anerkennt, kann er verlangen, daß der Zustand und das Gewicht des Reisegepäcks, die Schadensursache sowie der Betrag des Schadens gerichtlich festgestellt werden; das Verfahren richtet sich nach den Gesetzen und Vorschriften des Staates, in dem die gerichtliche Feststellung erfolgt.

§ 3. Bei Verlust von Gepäck tücken ist der Berechtigte zur Erleichterung der Nachforschungen der Eisenbahn verpflichtet, eine möglichst genaue Beschreibung der verlorenen Gepäckstücke zu geben.

ARTIKEL 46.

Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Gepäckbeförderungsvertrag.

§ 1. Mit der Annahme des Reisegepäcks durch den Berechtigten sind alle Ansprüche aus dem

port contre le chemin de fer pour retard à la livraison, perte partielle ou avarie.

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

- a) si l'ayant droit fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer;
- b) en cas de réclamation pour retard, lorsqu'elle est faite à l'un des chemins de fer désignés par l'article 43, § 2, dans un délai ne dépassant pas vingt et un jours non compris celui de la réception des bagages par l'ayant droit;
- c) en cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie:
 - 1° si la perte ou l'avarie a été constatée avant la réception des bagages par l'ayant droit conformément à l'article 45;
 - 2° si la constatation, qui aurait dû être faite conformément à l'article 45, n'a été omise que par la faute du chemin de fer;
- d) en cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence est constatée après la réception des bagages par l'ayant droit, à la double condition:
 - 1° qu'immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages, la demande de constatation conforme à l'article 45 soit faite par l'ayant droit; lorsque ce délai doit prendre fin un dimanche ou un jour férié légal, son expiration est reportée au premier jour ouvrable suivant;
 - 2° que l'ayant droit prouve que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison.

ARTICLE 47.

Prescription de l'action née du contrat de transport.

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

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

- a) de l'action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol;
- b) de l'action fondée sur un cas de fraude.

§ 2. La prescription court:

- a) pour les actions en indemnité pour retard à la livraison, perte partielle ou avarie: du jour où la livraison a eu lieu;

Beförderungsvertrag wegen verspäteter Auslieferung, teilweisen Verlustes oder Beschädigung gegen die Eisenbahn erloschen.

§ 2. Jedoch erlöschen nicht:

- a) Entschädigungsansprüche, wenn der Berechtigte nachweist, daß der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn verursacht worden ist;
- b) Entschädigungsansprüche wegen verspäteter Auslieferung, wenn sie bei einer der in Artikel 43 § 2 genannten Eisenbahnen binnen 21 Tagen, den Tag der Annahme des Reisegepäcks durch den Berechtigten nicht mitgerechnet, geltend gemacht werden;
- c) Entschädigungsansprüche wegen teilweisen Verlustes oder wegen Beschädigung:
 - 1. wenn der Verlust oder die Beschädigung vor der Annahme des Reisegepäcks durch den Berechtigten nach Artikel 45 festgestellt worden ist;
 - 2. wenn die Feststellung, die nach Artikel 45 hätte erfolgen müssen, nur durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;
- d) Entschädigungsansprüche wegen äußerlich nicht erkennbarer Schäden, die erst nach der Annahme des Reisegepäcks durch den Berechtigten festgestellt worden sind, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:
 - 1. die Feststellung nach Artikel 45 muß sofort nach der Entdeckung des Schadens und spätestens drei Tage nach der Annahme des Reisegepäcks durch den Berechtigten verlangt werden; wenn diese Frist an einem Sonntag oder gesetzlichen Feiertag ablaufen würde, endet sie erst am darauffolgenden Werktag;
 - 2. der Berechtigte muß beweisen, daß der Schaden in der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Auslieferung entstanden ist.

ARTIKEL 47.

Verjährung der Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag.

§ 1. Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag verjähren in einem Jahre.

Die Verjährungsfrist beträgt jedoch drei Jahre:

- a) bei Ansprüchen wegen eines durch Vorsatz verursachten Schadens;
- b) bei Ansprüchen im Falle eines Betruges.

§ 2. Die Verjährung beginnt:

- a) bei Entschädigungsansprüchen wegen verspäteter Auslieferung, teilweisen Verlustes oder Beschädigung mit dem Tage der Auslieferung;

- | | |
|---|---|
| <p>b) pour les actions en indemnité pour perte totale: du jour où la livraison aurait dû avoir lieu;</p> <p>c) pour les actions en paiement ou en restitution du prix de transport, de frais accessoires ou de surtaxes, ou pour les actions en rectification en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul: du jour du paiement, ou, s'il n'y a pas eu paiement, du jour où le paiement aurait dû être effectué;</p> <p>d) pour les actions en paiement de supplément de droit réclamé par la douane: du jour de la réclamation de la douane;</p> <p>e) pour les autres actions concernant le transport des voyageurs: du jour de l'expiration de la validité du billet.</p> | <p>b) bei Entschädigungsansprüchen wegen gänzlichen Verlustes mit dem Tage, an dem die Auslieferung hätte erfolgen sollen;</p> <p>c) bei Ansprüchen auf Zahlung oder Erstattung von Beförderungspreisen, Nebengebühren oder Zuschlägen oder auf Berichtigung bei unrichtiger Tarifierung oder bei Rechenfehlern mit dem Tage der Zahlung oder, wenn keine Zahlung erfolgte, mit dem Tage, an dem sie hätte erfolgen sollen;</p> <p>d) bei Ansprüchen auf eine von der Zollbehörde verlangte Nachzahlung mit dem Tage, an dem die Zollbehörde das Verlangen gestellt hat;</p> <p>e) bei sonstigen die Beförderung des Reisenden betreffenden Ansprüchen mit dem Tage des Ablaufes der Geltungsdauer des Fahrausweises.</p> |
|---|---|

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

§ 3. En cas de réclamation administrative adressée au chemin de fer conformément à l'article 41, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 4. L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

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

Chapitre III.

Règlement des comptes. Recours des chemins de fer entre eux.

ARTICLE 48.

Règlement des comptes entre chemins de fer.

Tout chemin de fer est tenu de payer aux chemins de fer intéressés la part qui leur revient sur un prix de transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser.

Der als Beginn der Verjährung bezeichnete Tag ist in keinem Falle in der Frist inbegriffen.

§ 3. Wenn der Berechtigte bei der Eisenbahn eine Reklamation nach Artikel 41 einreicht, wird der Lauf der Verjährung bis zu dem Tage gehemmt, an dem die Eisenbahn die Reklamation durch schriftlichen Bescheid zurückweist und die der Reklamation beigefügten Belege zurückgibt. Wird der Reklamation teilweise stattgegeben, so beginnt die Verjährung nur für den noch streitigen Teil der Reklamation wieder zu laufen. Wer sich auf die Einreichung einer Reklamation, auf die Erteilung eines Bescheides oder auf die Rückgabe von Belegen beruft, hat dies zu beweisen.

Weitere Reklamationen, die denselben Anspruch betreffen, hemmen die Verjährung nicht.

§ 4. Ansprüche, die verjährt sind, können auch nicht im Wege der Widerklage oder der Einrede geltend gemacht werden.

§ 5. Vorbehaltlich vorstehender Bestimmungen gelten für die Hemmung und die Unterbrechung der Verjährung die Gesetze und Vorschriften des Staates, in dem die Klage erhoben wird.

Kapitel III.

Abrechnung. Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander.

ARTIKEL 48.

Abrechnung unter den Eisenbahnen.

Jede Eisenbahn ist verpflichtet, den beteiligten Eisenbahnen den ihnen zukommenden Anteil an dem Beförderungspreis zu bezahlen, den sie erhoben hat oder hätte erheben müssen.

ARTICLE 49.**Recours en cas d'indemnité pour perte ou pour avarie.**

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

- a) le chemin de fer par le fait duquel le dommage a été causé en est seul responsable;
- b) lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé. Si la distinction est impossible dans l'espèce, la charge de l'indemnité est répartie entre eux d'après les principes énoncés sous lettre c);
- c) s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par le fait d'un ou de plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité due est répartie entre tous les chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouveraient que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes. La répartition est faite proportionnellement au nombre de kilomètres de distance d'application des tarifs.

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

ARTICLE 50.**Recours en cas d'indemnité pour retard à la livraison.**

Les règles énoncées dans l'article 49 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour retard. Si le retard a eu pour cause des irrégularités constatées sur plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

ARTICLE 51.**Procédure de recours.**

§ 1. Le chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 49 et 50 n'est jamais habilité à contester le bien-fondé du paiement effectué par l'administration exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par l'autorité de justice après que l'assignation lui avait été dûment signifiée et qu'il avait été mis

ARTIKEL 49.**Rückgriff bei Entschädigung für Verlust oder für Beschädigung.**

§ 1. Hat eine Eisenbahn auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens eine Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust oder für Beschädigung des Reisegepäcks geleistet, so steht ihr der Rückgriff gegen die an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen nach folgenden Bestimmungen zu:

- a) die Eisenbahn, die den Schaden verursacht hat, haftet ausschließlich dafür;
- b) haben mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht, so haftet jede Eisenbahn für den von ihr verursachten Schaden. Ist eine Ausscheidung nach den Umständen des Falles nicht möglich, so werden die Anteile der Eisenbahnen an der Entschädigung nach den Grundsätzen unter c) bestimmt;
- c) wenn nicht nachgewiesen werden kann, daß eine oder mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht haben, so wird der bezahlte Betrag auf sämtliche an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen verteilt, mit Ausnahme derjenigen, die beweisen, daß der Schaden nicht auf ihren Strecken verursacht worden ist. Die Verteilung erfolgt im Verhältnis der Tarifkilometer.

§ 2. Bei Zahlungsunfähigkeit einer dieser Eisenbahnen wird der auf sie entfallende, aber von ihr nicht bezahlte Anteil unter alle anderen an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen im Verhältnis der Tarifkilometer verteilt.

ARTIKEL 50.**Rückgriff bei Entschädigung für verspätete Auslieferung.**

Die Bestimmungen des Artikels 49 finden auch bei Entschädigung für verspätete Auslieferung Anwendung. Wird die Verspätung durch Unregelmäßigkeiten veranlaßt, die bei mehreren Eisenbahnen festgestellt worden sind, so ist die Entschädigung unter diese Eisenbahnen im Verhältnis der Dauer der auf ihren Strecken entstandenen Verspätung zu verteilen.

ARTIKEL 51.**Rückgriffsverfahren.**

§ 1. Eine Eisenbahn, gegen die nach Artikel 49 oder 50 Rückgriff genommen wird, ist nicht befugt, die Rechtmäßigkeit der durch die rückgriffnehmende Eisenbahn geleisteten Zahlung zu bestreiten, wenn die Entschädigung gerichtlich festgesetzt worden ist, nachdem der Eisenbahn durch gehörige Streitverkündung die Möglich-

à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixe, selon les circonstances de fait, les délais impartis pour la signification et pour l'intervention.

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

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

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

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

ARTICLE 52.

Compétence pour les recours.

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

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

ARTICLE 53.

Accords au sujet des recours.

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux règles de recours réciproques, définies au chapitre III.

TITRE IV.

Dispositions diverses.

ARTICLE 54.

Application du droit national.

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

ARTICLE 55.

Règles générales de procédure.

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

keit gegeben war, dem Rechtsstreit beizutreten. Das Gericht der Hauptsache bestimmt nach den Umständen des Falles die Fristen für die Streitverkündung und für den Beitritt.

§ 2. Die rückgriffnehmende Eisenbahn hat sämtliche beteiligten Eisenbahnen, mit denen sie sich nicht gütlich geeinigt hat, mit derselben Klage zu belangen; andernfalls erlischt das Recht des Rückgriffs gegen die nicht belangten Eisenbahnen.

§ 3. Das Gericht hat im selben Verfahren über alle Rückgriffe, mit denen es befaßt ist, zu entscheiden.

§ 4. Den beklagten Eisenbahnen steht kein weiterer Rückgriff zu.

§ 5. Das Rückgriffsverfahren darf nicht in das Entschädigungsverfahren einbezogen werden.

ARTIKEL 52.

Zuständigkeit beim Rückgriff.

§ 1. Das Gericht des Sitzes der Eisenbahn, gegen die der Rückgriff genommen wird, ist für alle solchen Klagen ausschließlich zuständig.

§ 2. Ist die Klage gegen mehrere Eisenbahnen zu erheben, so hat die klagende Eisenbahn die Wahl unter den nach § 1 zuständigen Gerichten.

ARTIKEL 53.

Vereinbarungen über den Rückgriff.

Die Eisenbahnen können Vereinbarungen treffen, die von den Vorschriften des Kapitels III über den gegenseitigen Rückgriff abweichen.

TITEL IV.

Verschiedene Vorschriften.

ARTIKEL 54.

Anwendung des Landesrechtes.

Soweit in diesem Übereinkommen keine Bestimmungen getroffen sind, finden die Bestimmungen der Landesgesetze und -vorschriften Anwendung, die in den einzelnen Staaten für den Personen- und Gepäckverkehr erlassen sind.

ARTIKEL 55.

Allgemeine Verfahrensvorschriften.

In allen Rechtsstreitigkeiten, zu denen die unter dieses Übereinkommen fallenden Beförderungen Anlaß geben, richtet sich das Verfahren nach dem Recht des zuständigen Gerichtes, soweit nicht durch dieses Übereinkommen andere Bestimmungen getroffen sind.

ARTICLE 56.

Exécution des jugements. Saisies et cautions.

§ 1. Lorsque les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent, en vertu des dispositions de la présente Convention, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat intéressé. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

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

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

§ 3. Le matériel roulant du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au transport et appartenant au chemin de fer, tels que containers, agrès de chargement, bâches, etc., ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat.

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

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

ARTICLE 57.

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

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

§ 2. Le chemin de fer est tenu de publier les cours auxquels il effectue la conversion des

ARTIKEL 56.

Vollstreckbarkeit der Urteile. Beschlagnahme und Sicherheitsleistung.

§ 1. Urteile, auch Versäumnisurteile, die auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens von dem zuständigen Gericht erlassen und nach den für das urteilende Gericht maßgebenden Gesetzen vollstreckbar geworden sind, sind in jedem anderen Vertragsstaat vollstreckbar, sobald die in dem betreffenden Staate vorgeschriebenen Förmlichkeiten erfüllt sind. Eine sachliche Nachprüfung des Inhaltes ist nicht zulässig.

Auf nur vorläufig vollstreckbare Urteile findet diese Vorschrift keine Anwendung, ebensowenig auf solche Bestimmungen eines Urteils, die dem im Rechtsstreit unterlegenen Kläger außer den Kosten eine Entschädigung auferlegen.

§ 2. Die aus einer internationalen Beförderung herrührenden Forderungen einer Eisenbahn gegen eine andere Eisenbahn, die nicht dem gleichen Staate angehört, können nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates mit Arrest belegt oder gepfändet werden, dem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört.

§ 3. Das rollende Material einer Eisenbahn mit Einschluß aller dazugehörenden und für die Beförderung benötigten bahneigenen Gegenstände, wie Behälter (Container), Ladegeräte, Decken, kann in einem anderen Staate als demjenigen, dem die Eigentumsbahn angehört, nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte dieses Staates mit Arrest belegt oder gepfändet werden.

Privatwagen mit Einschluß aller dazu gehörenden und für die Beförderung benötigten, im Eigentum des Wageneigentümers stehenden Gegenstände können in einem anderen Staat als demjenigen, in welchem der Wageneigentümer seinen Wohnsitz hat, nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte dieses Staates mit Arrest belegt oder gepfändet werden.

§ 4. Eine Sicherheitsleistung für die Kosten des Rechtsstreites kann bei Klagen aus einem internationalen Beförderungsvertrag nicht gefordert werden.

ARTIKEL 57.

Währung. Umrechnungs- und Annahmekurse für fremde Währungen.

§ 1. Als Franken im Sinne dieses Übereinkommens und seiner Anlagen gelten Goldfranken im Gewicht von $\frac{10}{31}$ Gramm und 0,900 Feingehalt.

§ 2. Die Eisenbahn hat die Kurse bekanntzugeben, zu denen sie die in ausländischer Währung

sommes exprimées en unités monétaires étrangères, qui sont payées en monnaie du pays (cours de conversion).

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

ARTICLE 58.

Office central des transports internationaux par chemins de fer.

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

- a) de recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacun des chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres Etats et chemins de fer;
- b) de recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux;
- c) de faciliter, entre les divers chemins de fer, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux;
- d) de tenter, à la demande d'un des Etats contractants ou d'une des entreprises de transport dont les lignes sont inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 59, la conciliation, soit en prêtant ses bons offices ou sa médiation, soit de toute autre manière, en vue de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;
- e) d'émettre, à la demande des parties en cause — Etats, entreprises de transport ou usagers —, un avis consultatif sur des différends ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;
- f) de collaborer au règlement de litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention par voie d'arbitrage;
- g) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 68, quand il y a lieu.

§ 2. Un règlement spécial constituant l'Annexe II à la présente Convention détermine le siège, la composition et l'organisation de cet

ausgedrückten Beträge umrechnet, wenn sie in inländischer Währung bezahlt werden (Umsatzkurse).

§ 3. Ebenso hat eine Eisenbahn, die fremdes Geld in Zahlung nimmt, die Kurse bekanntzugeben, zu denen sie es annimmt (Annahmekurse).

ARTIKEL 58.

Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr.

§ 1. Um die Ausführung dieses Übereinkommens zu erleichtern und zu sichern, besteht ein Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr, das folgende Aufgaben hat:

- a) die Mitteilungen der Vertragsstaaten und der beteiligten Eisenbahnen entgegenzunehmen und sie den übrigen Staaten und Eisenbahnen zur Kenntnis zu bringen;
- b) Nachrichten aller Art, die für den internationalen Verkehr von Wichtigkeit sind, zu sammeln, zusammenzustellen und zu veröffentlichen;
- c) die durch den internationalen Verkehr bedingten finanziellen Beziehungen zwischen den Eisenbahnen sowie die Einziehung rückständiger Forderungen zu erleichtern und in dieser Hinsicht die Beziehungen der Eisenbahnen untereinander zu festigen;
- d) auf Verlangen eines Vertragsstaates oder eines Beförderungsunternehmens, dessen Strecken in die in Artikel 59 vorgesehene Liste eingetragen sind, durch Anbieten seiner guten Dienste oder seiner Vermittlung oder auf andere Weise eine Schlichtung zu versuchen, um Streitigkeiten zwischen den genannten Staaten oder Beförderungsunternehmen über die Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens beizulegen;
- e) auf Verlangen der beteiligten Parteien — Staaten, Beförderungsunternehmen oder Kunden — ein Gutachten bei Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens abzugeben;
- f) bei der schiedsgerichtlichen Beilegung von Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens mitzuwirken;
- g) die geschäftliche Behandlung der Anträge zur Abänderung dieses Übereinkommens vorzubereiten und gegebenenfalls den Zutritt von Konferenzen nach Artikel 68 vorzuschlagen.

§ 2. Eine besondere Satzung, welche die Anlage II zu diesem Übereinkommen bildet, enthält Bestimmungen über Sitz, Zusammensetzung und

Office, ainsi que ses moyens d'action. Il en détermine en outre les conditions de fonctionnement et de surveillance.

ARTICLE 59.

Liste des lignes soumises à la Convention.

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

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

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

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

ARTICLE 60.

Dispositions complémentaires.

Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains chemins de fer participants publient pour l'exécution de la Convention sont communiquées par eux à l'Office central.

Ces dispositions complémentaires peuvent être mises en vigueur sur les chemins de fer qui y ont adhéré, dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat, sans pouvoir porter dérogation à la présente Convention.

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

ARTICLE 61.

Règlement des différends par voie d'arbitrage.

§ 1. En tant qu'ils ne peuvent être réglés par les parties elles-mêmes, les litiges ayant

Organisation dieses Amtes sowie über die zur Ausübung seiner Tätigkeit notwendigen Mittel. Sie enthält auch Bestimmungen über die Tätigkeit des Zentralamtes und die Aufsicht über dieses Amt.

ARTIKEL 59.

Liste der dem Übereinkommen unterstehenden Strecken.

§ 1. Das in Artikel 58 bezeichnete Zentralamt hat die Liste der diesem Übereinkommen unterstehenden Strecken aufzustellen und auf dem laufenden zu halten. Zu diesem Zweck erhält es von den Vertragsstaaten die Mitteilungen über die Eintragung oder Löschung von Strecken einer Eisenbahn oder eines der in Artikel 2 bezeichneten Unternehmen.

§ 2. Für Beförderungen auf einer neu eingetragenen Strecke findet dieses Übereinkommen erst Anwendung nach Ablauf eines Monats, gerechnet vom Tage der vom Zentralamt an die anderen Staaten gerichteten Mitteilung über die Eintragung dieser Strecke.

§ 3. Das Zentralamt löscht eine Strecke, sobald der Vertragsstaat, auf dessen Ersuchen diese Strecke in die Liste aufgenommen worden ist, ihm mitgeteilt hat, daß die durch das Übereinkommen auferlegten Verpflichtungen für diese Strecke nicht mehr erfüllt werden können.

§ 4. Jede Eisenbahn ist, sobald sie vom Zentralamt die Nachricht von der Löschung erhalten hat, ohne weiteres berechtigt, alle sich aus der internationalen Beförderung ergebenden Beziehungen hinsichtlich der gelöschten Strecke abzubrechen. Bereits begonnene Beförderungen sind jedoch zu beenden.

ARTIKEL 60.

Zusatzbestimmungen.

Die von einzelnen Vertragsstaaten oder Eisenbahnen zur Ausführung des Übereinkommens erlassenen Zusatzbestimmungen sind dem Zentralamt mitzuteilen.

Diese Zusatzbestimmungen können bei den Eisenbahnen, die sie übernommen haben, in der durch die Gesetze und Vorschriften jedes Staates vorgesehenen Form in Kraft gesetzt werden; sie dürfen den Bestimmungen dieses Übereinkommens nicht widersprechen.

Ihre Inkraftsetzung ist dem Zentralamt mitzuteilen.

ARTIKEL 61.

Schiedsgerichtliche Beilegung von Streitigkeiten.

§ 1. Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens als Landes-

pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention, valable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel, et des dispositions complémentaires édictées par certains Etats contractants peuvent, à la demande des parties, être soumis à des tribunaux arbitraux dont la composition et la procédure font l'objet de l'Annexe IV à la présente Convention.

§ 2. Toutefois, en cas de litige entre Etats, les dispositions de l'Annexe IV ne lient pas les parties, qui peuvent déterminer librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3. A la demande des parties, la juridiction arbitrale peut être saisie:

a) sans préjudice du règlement de différends en vertu d'autres dispositions légales,

1° des litiges entre Etats contractants,

2° des litiges entre Etats contractants d'une part et Etats non contractants d'autre part,

3° des litiges entre Etats non contractants, pourvu que, dans les deux derniers cas, la Convention soit applicable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel;

b) des litiges entre entreprises de transport;

c) des litiges entre entreprises de transport et usagers;

d) des litiges entre usagers.

§ 4. La mise en œuvre de la procédure arbitrale a, quant à la suspension et à l'interruption de la prescription de la créance litigieuse, le même effet que l'ouverture de l'action devant le tribunal ordinaire.

§ 5. Les sentences rendues par les tribunaux arbitraux envers des entreprises de transport ou des usagers sont exécutoires dans chacun des Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu.

TITRE V.

Dispositions exceptionnelles.

ARTICLE 62.

Responsabilité en trafic fer-mer.

§ 1. Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, § 1, chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises à la Con-

recht oder als Vertragsrecht und der von einzelnen Vertragsstaaten erlassenen Zusatzbestimmungen können auf Verlangen der Parteien, sofern diese Streitigkeiten nicht durch die Parteien selbst beigelegt werden können, Schiedsgerichten unterbreitet werden, deren Zusammensetzung und Verfahren in der Anlage IV zu diesem Übereinkommen geregelt sind.

§ 2. Bei Streitigkeiten zwischen Staaten sind jedoch die Bestimmungen der Anlage IV für die Parteien nicht verbindlich. Diese können die Zusammensetzung des Schiedsgerichtes und das schiedsgerichtliche Verfahren nach freiem Ermessen bestimmen.

§ 3. Auf Verlangen der Parteien kann die schiedsgerichtliche Entscheidung angerufen werden:

a) vorbehaltlich der Beilegung von Streitigkeiten auf Grund anderer gesetzlicher Bestimmungen

1. bei Streitigkeiten zwischen Vertragsstaaten,

2. bei Streitigkeiten zwischen Vertragsstaaten einerseits und Nichtvertragsstaaten andererseits,

3. bei Streitigkeiten zwischen Nichtvertragsstaaten, sofern in den beiden letzten Fällen das Übereinkommen als Landesrecht oder als Vertragsrecht anwendbar ist;

b) bei Streitigkeiten zwischen Beförderungsunternehmen;

c) bei Streitigkeiten zwischen Beförderungsunternehmen und Kunden;

d) bei Streitigkeiten zwischen Kunden.

§ 4. Die Einleitung des schiedsgerichtlichen Verfahrens hat bezüglich der Hemmung und Unterbrechung der Verjährung der strittigen Forderung dieselbe Wirkung wie die Erhebung der Klage vor dem ordentlichen Gericht.

§ 5. Die Schiedssprüche der Schiedsgerichte sind gegenüber Beförderungsunternehmen und Kunden in jedem Vertragsstaat vollstreckbar, sobald die in dem Staat, in welchem die Vollstreckung erfolgen soll, vorgeschriebenen Förmlichkeiten erfüllt sind.

TITEL V.

Ausnahmebestimmungen.

ARTIKEL 62.

Haftung im Eisenbahn-See-Verkehr.

§ 1. Bei Eisenbahn-See-Beförderungen über die in Artikel 2 § 1 erwähnten Linien kann jeder Staat, indem er die Aufnahme eines entsprechenden Vermerkes in die Liste der dem Überein-

vention, ajouter l'ensemble des causes d'exonération énoncées ci-après à celles qui sont prévues à l'article 30.

Le transporteur ne peut s'en prévaloir que s'il fait la preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement des bagages à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

Ces causes d'exonération sont les suivantes:

- a) actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;
- b) innavigabilité du navire, à condition que le transporteur fasse la preuve que cette innavigabilité n'est pas imputable à un manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état de navigabilité ou à lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les bagages, sont chargés, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des bagages;
- c) incendie, à condition, que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés;
- d) périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables;
- e) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer.

Les causes d'exonération ci-dessus ne suppriment ni ne diminuent en rien les obligations générales du transporteur, et notamment son obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité ou pour lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou pour approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les bagages sont chargés, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des bagages.

Lorsque le transporteur fait valoir les causes d'exonération qui précèdent, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie est

kommen unterstellten Linien verlangt, die Gründe für die Befreiung von der Haftung nach Artikel 30 durch die nachstehenden Gründe, jedoch nur in ihrer Gesamtheit, ergänzen.

Der Beförderungsunternehmer kann sich auf diese Gründe nur berufen, wenn er beweist, daß die verspätete Auslieferung, der Verlust oder die Beschädigung auf der Seestrecke vom Beginn des Einladens des Reisegepäcks in das Schiff bis zu seiner Ausladung aus dem Schiff entstanden ist.

Diese Gründe für die Befreiung von der Haftung sind die folgenden:

- a) Handlungen, Nachlässigkeit oder Unterlassungen des Kapitäns, der Schiffsbesatzung, des Lotsen oder der Angestellten des Beförderungsunternehmers bei der Führung oder dem Betrieb des Schiffes;
- b) Seeuntüchtigkeit des Schiffes, sofern der Beförderungsunternehmer beweist, daß sie nicht auf einem Mangel an gehöriger Sorgfalt seinerseits beruht, um das Schiff seetüchtig zu machen oder um es gehörig zu bemannen, einzurichten oder zu verproviantieren oder um alle Teile des Schiffes, in denen Reisegepäck verladen wird, für dessen Aufnahme, Beförderung und Erhaltung einzurichten und instand zu setzen;
- c) Feuer, sofern der Beförderungsunternehmer beweist, daß es weder durch sein Verschulden noch durch Verschulden des Kapitäns, der Schiffsbesatzung, des Lotsen oder der in seinem Dienste stehenden Personen entstanden ist;
- d) Gefahren oder Unfälle der See und anderer schiffbarer Gewässer;
- e) Rettung oder Versuch der Rettung von Leben oder Eigentum zur See.

Die vorstehenden Gründe für die Befreiung von der Haftung haben weder eine Aufhebung noch eine Einschränkung der allgemeinen Verpflichtungen des Beförderungsunternehmers zur Folge, insbesondere nicht seiner Verpflichtung, die gehörige Sorgfalt anzuwenden, um das Schiff seetüchtig zu machen oder um es gehörig zu bemannen, einzurichten oder zu verproviantieren oder um alle Teile des Schiffes, in denen Reisegepäck verladen wird, für dessen Aufnahme, Beförderung und Erhaltung einzurichten und instand zu setzen.

Der Beförderungsunternehmer ist jedoch auch in den vorerwähnten Fällen haftbar, wenn der Berechtigte beweist, daß die verspätete Auslieferung, der Verlust oder die Beschädigung auf

dû à une faute du transporteur, du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés, faute autre que celle qui est prévue sous lettre a).

§ 2. Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste mentionnée à l'article premier, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises.

En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats, l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

§ 3. Les mesures prises en conformité du présent article sont communiquées à l'Office central. Elles entreront en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de la lettre par laquelle l'Office central aura notifié ces mesures aux autres Etats.

Les bagages en cours de transport ne seront pas affectés par lesdites mesures.

ARTICLE 63.

Responsabilité en cas d'accidents nucléaires.

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

TITRE VI.

Dispositions finales.

ARTICLE 64.

Signature.

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

ARTICLE 65.

Ratifications. Mise en vigueur.

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement suisse.

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze Etats, le Gouvernement suisse se mettra

à un Verschulden des Beförderungsunternehmers, des Kapitäns, der Schiffsbesatzung, des Lotsen oder der im Dienste des Beförderungsunternehmers stehenden Personen beruht, das nicht unter a) vorgesehen ist.

§ 2. Wird eine Seestrecke durch mehrere Unternehmen bedient, die in die in Artikel 1 vorgesehene Liste eingetragen sind, so müssen für alle Unternehmen die gleichen Haftungs Vorschriften gelten.

Sind diese Unternehmen auf Antrag verschiedener Staaten in die Liste eingetragen worden, so muß außerdem über die Anwendung dieser Haftungs Vorschriften vorher eine Verständigung unter diesen Staaten erfolgt sein.

§ 3. Die auf Grund dieses Artikels getroffenen Maßnahmen sind dem Zentralamt bekanntzugeben. Sie treten frühestens nach Ablauf von 30 Tagen in Kraft, gerechnet vom Tage der vom Zentralamt an die anderen Staaten gerichteten Mitteilung über diese Maßnahmen.

Unterwegs befindliches Reisegepäck wird von diesen Maßnahmen nicht betroffen.

ARTIKEL 63.

Haftung für die Folgen nuklearer Ereignisse.

Die Eisenbahn ist von der ihr gemäß diesem Übereinkommen obliegenden Haftung befreit, wenn der Schaden durch ein nukleares Ereignis verursacht ist und wenn nach den besonderen, in einem Vertragsstaat geltenden Vorschriften über die Haftung auf dem Gebiete der Kernenergie der Inhaber einer Atomanlage oder eine ihm gleichgestellte Person für diesen Schaden haftet.

TITEL VI.

Schlußbestimmungen.

ARTIKEL 64.

Unterzeichnung.

Dieses Übereinkommen, dessen Anlagen einen integrierenden Bestandteil bilden, liegt bis zum 1. Mai 1961 zur Unterzeichnung durch die Staaten auf, die eingeladen wurden, sich an der ordentlichen Revisionskonferenz vertreten zu lassen.

ARTIKEL 65.

Ratifikation. Inkraftsetzung.

Dieses Übereinkommen bedarf der Ratifikation; die Ratifikationsurkunden sind so bald wie möglich bei der schweizerischen Regierung zu hinterlegen.

Sobald das Übereinkommen von 15 Staaten ratifiziert ist, setzt sich die schweizerische Regie-

en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la Convention en vigueur.

ARTICLE 66.

Adhésion à la Convention.

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

§ 2. A moins que dans les six mois à compter de la date de cet avis, deux Etats au moins n'aient notifié leur opposition au Gouvernement suisse, la demande est admise de plein droit et avis en est donné par le Gouvernement suisse à l'Etat demandeur et à tous les Etats contractants.

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

§ 3. Toute admission produit ses effets un mois après la date de l'avis envoyé par le Gouvernement suisse, ou si, à l'expiration de ce délai, la Convention n'est pas encore en vigueur, à la date de la mise en vigueur de celle-ci.

ARTICLE 67.

Durée de l'engagement des Etats contractants.

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

La Convention est valable, pour toute Etat contractant, jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra sa mise en vigueur. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an à l'avance au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats contractants.

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

§ 2. Les Etats admis à participer à la Convention au cours de la période quinquennale ou

zung mit den beteiligten Regierungen in Verbindung, um mit ihnen die Möglichkeit der Inkraftsetzung des Übereinkommens zu prüfen.

ARTIKEL 66.

Beitritt zum Übereinkommen.

§ 1. Will ein Staat, der dieses Übereinkommen nicht unterzeichnet hat, ihm beitreten, so hat er einen entsprechenden Antrag an die schweizerische Regierung zu richten; diese teilt den Antrag allen Vertragsstaaten mit und fügt eine Äußerung des Zentralamtes über die Lage der Eisenbahnen des antragstellenden Staates hinsichtlich internationaler Beförderungen bei.

§ 2. Haben innerhalb einer Frist von sechs Monaten, gerechnet vom Tage dieser Mitteilung an, nicht mindestens zwei Staaten der schweizerischen Regierung ihren Widerspruch bekanntgegeben, so ist der Antrag rechtsverbindlich angenommen; die schweizerische Regierung teilt dies dem Antragsteller und allen Vertragsstaaten mit.

Andernfalls teilt die schweizerische Regierung allen Vertragsstaaten und dem Antragsteller mit, daß die Prüfung des Antrages vertagt ist.

§ 3. Die Aufnahme wird einen Monat nach dem Tage der von der schweizerischen Regierung versandten Mitteilung wirksam oder, wenn nach Ablauf dieser Frist das Übereinkommen noch nicht in Kraft ist, am Tage seines Inkrafttretens.

ARTIKEL 67.

Dauer der durch die Vertragsstaaten eingegangenen Verpflichtungen.

§ 1. Die Dauer dieses Übereinkommens ist unbeschränkt. Jedoch kann jeder Vertragsstaat unter den nachstehenden Bedingungen zurücktreten:

Das Übereinkommen ist für jeden Vertragsstaat bis zum 31. Dezember des fünften Jahres nach dem Tage seines Inkrafttretens verbindlich. Jeder Staat, der nach Ablauf dieser Frist zurücktreten wünscht, hat diese Absicht wenigstens ein Jahr vorher der schweizerischen Regierung mitzuteilen, die allen Vertragsstaaten davon Kenntnis gibt.

Wird nicht innerhalb der bezeichneten Frist der Rücktritt erklärt, so erstreckt sich die Verpflichtung ohne weiteres auf weitere drei Jahre und so fort von drei zu drei Jahren, sofern nicht wenigstens ein Jahr vorher auf den 31. Dezember des letzten Jahres eines der dreijährigen Zeiträume der Rücktritt erklärt wird.

§ 2. Für die Staaten, die im Laufe des fünfjährigen oder eines der dreijährigen Zeiträume

d'une des périodes triennales sont engagés jusqu'à la fin de cette période, puis jusqu'à la fin de chacune des périodes suivantes, tant qu'ils n'auront pas dénoncé leur engagement un an au moins avant l'expiration de l'une d'entre elles.

ARTICLE 68.

Révision de la Convention.

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

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

D'entente avec la majorité des Etats contractants, le Gouvernement suisse invite aussi des Etats non contractants.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister à la Conférence des représentants:

- a) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport;
- b) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport.

La participation aux débats de délégations des Etats non contractants ainsi que des organisations internationales mentionnées au quatrième alinéa sera réglée pour chaque Conférence dans le règlement des délibérations.

D'entente avec la majorité des Gouvernements des Etats contractants, l'Office central peut, avant les Conférences de révision ordinaires et extraordinaires, convoquer des Commissions pour l'examen préliminaire des propositions de révision. Les dispositions de l'Annexe III sont applicables par analogie à ces Commissions.

§ 2. La mise en vigueur de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une conférence de révision emporte abrogation de la Convention antérieure même à l'égard des Etats contractants qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

§ 3. Dans l'intervalle des conférences de révision, les articles 5, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 27, 48, 49, 50, 53 et les Annexes I et IV peuvent être modifiés par une Commission de révision. L'organisation et le fonctionnement de cette Commission font l'objet de l'Annexe III à la présente Convention.

Les décisions de la Commission de révision sont notifiées sans délai aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour accep-

aufgenommen werden, ist das Übereinkommen bis zum Ende dieses Zeitraumes und weiter bis zum Ende jedes folgenden Zeitraumes verbindlich, sofern sie nicht wenigstens ein Jahr vor dem Ablauf eines dieser Zeiträume ihren Rücktritt erklärt haben.

ARTIKEL 68.

Revision des Übereinkommens.

§ 1. Die Vertreter der Vertragsstaaten treten auf Einladung der schweizerischen Regierung spätestens fünf Jahre nach der Inkraftsetzung dieses Übereinkommens zu dessen Revision zusammen.

Auf Verlangen von mindestens einem Drittel der Vertragsstaaten ist eine Konferenz früher einzuberufen.

Im Einverständnis mit der Mehrheit der Vertragsstaaten lädt die schweizerische Regierung auch Nichtvertragsstaaten ein.

Im Einverständnis mit der Mehrheit der Vertragsstaaten lädt das Zentralamt zur Konferenz Vertreter ein von

- a) staatlichen internationalen Organisationen, die für Beförderungsfragen zuständig sind;
- b) nichtstaatlichen internationalen Organisationen, die sich mit Beförderungsfragen befassen.

Das Mitspracherecht der Vertreter von Nichtvertragsstaaten und von den in Absatz 4 erwähnten internationalen Organisationen ist für jede Konferenz in der Geschäftsordnung zu regeln.

Im Einverständnis mit der Mehrheit der Regierungen der Vertragsstaaten kann das Zentralamt vor den ordentlichen und außerordentlichen Revisionskonferenzen Ausschüsse zur Vorbereitung der Revisionsanträge einberufen. Auf diese Ausschüsse finden die Bestimmungen der Anlage III sinngemäß Anwendung.

§ 2. Das Inkrafttreten des neuen Übereinkommens, das aus einer Revisionskonferenz hervorgeht, zieht auch gegenüber den Vertragsstaaten, die das neue Übereinkommen nicht ratifizieren, die Aufhebung des alten Übereinkommens nach sich.

§ 3. Im Zeitraum zwischen den Revisionskonferenzen können die Artikel 5, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 27, 48, 49, 50, 53 und die Anlagen I und IV durch einen Revisionsausschuß geändert werden, dessen Zusammensetzung und Geschäftsgang in der Anlage III zu diesem Übereinkommen geregelt sind.

Die Beschlüsse des Revisionsausschusses werden durch Vermittlung des Zentralamtes unverzüglich den Regierungen der Vertragsstaaten mitgeteilt. Sie gelten als angenommen, wenn

tées, à moins que, dans les trois mois comptés à partir du jour de la notification, cinq au moins des Gouvernements n'aient formulé des objections. Ces décisions entrent en vigueur le premier jour du sixième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central les a portées à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification des décisions.

ARTICLE 69.

Textes de la Convention. Traductions officielles.

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

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

En cas de divergence, le texte français fait foi.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

FAIT à Berne, le vingt-cinq février mil neuf cent soixante et un, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Pour l'Autriche:

Dr. Krempler

Pour la Belgique:

F. Seynaeve

Pour la Bulgarie:

S. Dragomirov

Pour le Danemark:

Th. Jensen

Pour l'Espagne:

Marquis de Miraflores

Pour la Finlande:

Osmo Orkomies

Pour la France:

E. Dennery

Pour la Grèce:

A. Hart-Soutzos

innerhalb dreier Monate, gerechnet vom Tage der Mitteilung an, nicht mindestens fünf Regierungen Widerspruch erhoben haben. Die Beschlüsse treten am ersten Tage des sechsten Monats nach dem Monat in Kraft, in dem das Zentralamt den Regierungen der Vertragsstaaten von ihrer Annahme Kenntnis gegeben hat. Das Zentralamt bezeichnet bei der Mitteilung der Beschlüsse den Tag des Inkrafttretens.

ARTIKEL 69.

Wortlaut des Übereinkommens. Amtliche Übersetzungen.

Dieses Übereinkommen ist dem diplomatischen Gebrauch entsprechend in französischer Sprache abgeschlossen und unterzeichnet.

Dem französischen Wortlaut sind ein deutscher, ein englischer und ein italienischer Wortlaut beigefügt, die als amtliche Übersetzungen gelten.

Bei Nichtübereinstimmung ist der französische Wortlaut maßgebend.

ZU URKUND DESSEN haben die nachstehenden Bevollmächtigten, deren Vollmachten in guter und gehöriger Form befunden wurden, das vorliegende Übereinkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Bern am fünfundzwanzigsten Februar neunzehnhunderteinundsechzig in einer Urschrift, die im Archiv der Schweizerischen Eidgenossenschaft hinterlegt und von der jedem Vertragsstaat eine amtliche Ausfertigung zugestellt wird.

Für Österreich:

Dr. Krempler

Für Belgien:

F. Seynaeve

Für Bulgarien:

S. Dragomirov

Für Dänemark:

Th. Jensen

Für Spanien:

Marquis de Miraflores

Für Finnland:

Osmo Orkomies

Für Frankreich:

E. Dennery

Für Griechenland:

A. Hart-Soutzos

93 der Beilagen

139

Pour la Hongrie:	Für Ungarn:
Skonda Ödön	Skonda Ödön
Pour l'Italie:	Für Italien:
Luigi Branca	Luigi Branca
Pour le Liban:	Für Libanon:
Raïf Abillama	Raïf Abillama
Pour le Liechtenstein:	Für Liechtenstein:
A. Hilbe	A. Hilbe
Pour le Luxembourg:	Für Luxemburg:
A. Clemang	A. Clemang
Pour la Norvège:	Für Norwegen:
Henr. A. Broch	Henr. A. Broch
Pour les Pays-Bas:	Für die Niederlande:
H. E. Scheffer	H. E. Scheffer
pour le Royaume en Europe	für das Königreich in Europa
Pour la Pologne:	Für Polen:
Batkowski	Batkowski
Pour le Portugal:	Für Portugal:
Mario Dias Trigo	Mario Dias Trigo
Pour la Roumanie:	Für Rumänien:
G. Nistoran	G. Nistoran
Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:	Für das Vereinigte Königreich von Großbritannien und Nordirland:
J. S. Rooke	J. S. Rooke
A. H. Kent	A. H. Kent
Pour la Suède:	Für Schweden:
Clas Nordström	Clas Nordström
Pour la Suisse:	Für die Schweiz:
Schaller	Schaller
Pour la Tchécoslovaquie:	Für die Tschechoslowakei:
Jan Obhlidal	Jan Obhlidal
Pour la Turquie:	Für die Türkei:
H. Ugan	H. Ugan
Pour la Yougoslavie:	Für Jugoslawien:
V. Nikolić	V. Nikolić

Formulaire du bulletin de bagages

Le formulaire comprend trois feuilles du modèle ci-après. Les administrations de chemins de fer déterminent celles de ces feuilles qui sont remplies par décalque.

1^{re} feuille

N°	Transport international de bagages			¢	
(Nom de l'administration du chemin de fer)					
Souche du bulletin de bagages					
de					
via					
Date					
Date 19....	Nombre de billets	Nombre des colis- bagages	Poids réel kg	Prix de transport des bagages	
				Calcul de la taxe par unité de 10 kg	} sans franchise de bagages pour ... kg avec franchise de bagages pour ... kg
Train N°	en chiffres		en lettres		*)
	Intérêt à la livraison . . .				
Frais accessoires					
Taxe totale					

2^e feuille

N°	Transport international de bagages			¢	
(Nom de l'administration du chemin de fer)					
Feuille de route					
de					
via					
Date					
Date 19....	Nombre de billets	Nombre des colis- bagages	Poids réel kg	Prix de transport des bagages	
				Calcul de la taxe par unité de 10 kg	} sans franchise de bagages pour ... kg avec franchise de bagages pour ... kg
Train N°	en chiffres		en lettres		*)
	Intérêt à la livraison . . .				
Frais accessoires					
Taxe totale					

*) Les chemins de fer peuvent compléter cette rubrique selon leurs besoins.

93 der Beilagen

141

3^e feuille, recto.

N°.....	Transport international de bagages			Ⓢ	
(Nom de l'administration du chemin de fer)					
Bulletin de bagages					
de à					
via					
.....					
Date	Nombre de billets	Nombre des colis-bagages	Poids réel kg	Prix de transport des bagages	
.....	.....	.....	.....	Calcul de la taxe par unité de 10 kg } sans franchise de bagages pour ... kg avec franchise de bagages pour ... kg	.....
19....	.....	.....	.....		.....
Train N°	.....	.....	.....	*) .....	.....
.....	en chiffres	en lettres		Intérêt à la livraison . . .	.....
.....	Frais accessoires . . . . .		.....		.....
.....	Taxe totale . . . . .		.....		.....

Voir au verso.

3^e feuille, verso.

Le présent transport est soumis au régime de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV), ainsi qu'aux conditions des tarifs qui lui sont applicables.

Le voyageur est tenu d'assister aux formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives, sauf exceptions admises par les administrations compétentes.

Les bagages désignés au recto sont délivrés contre remise du présent bulletin.

*) Les chemins de fer peuvent compléter cette rubrique selon leurs besoins.

Gepäckscheinmuster

Das Muster besteht aus 3 Blättern mit nachstehendem Aufdruck. Die Eisenbahnverwaltungen bestimmen, welche Blätter im Pausverfahren auszufüllen sind.

1. Blatt

Nr.		Internationale Gepäckbeförderung			
..... (Name der Eisenbahnverwaltung)					
Gepäckschein-Stamm					
von					
über					
Tag		Zahl der Fahr- ausweise	Zahl der Gepäck- stücke	Wirkliches Gewicht kg	Gepäckfracht
19....					Frachtberechnung für } ohne Freigeäck für kg Einheiten zu 10 kg } mit Freigeäck für kg
Zug Nr.					*)
	in Ziffern	in Buchstaben			Interesse an der Lieferung
	Nebengebühren				
	Erhebungsbetrag				

2. Blatt

Nr.		Internationale Gepäckbeförderung			
..... (Name der Eisenbahnverwaltung)					
Gepäckbegleitschein					
von					
über					
Tag		Zahl der Fahr- ausweise	Zahl der Gepäck- stücke	Wirkliches Gewicht kg	Gepäckfracht
19....					Frachtberechnung für } ohne Freigeäck für kg Einheiten zu 10 kg } mit Freigeäck für kg
Zug Nr.					*)
	in Ziffern	in Buchstaben			Interesse an der Lieferung
	Nebengebühren				
	Erhebungsbetrag				

*) Die Eisenbahnen können diese Rubrik nach Bedarf ergänzen.

93 der Beilagen

143

3. Blatt, Vorderseite

Nr.	Internationale Gepäckbeförderung				
..... (Name der Eisenbahnverwaltung)					
von nach					
über					
.....					
Tag	Zahl der Fahr- ausweise	Zahl der Gepäck- stücke	Wirkliches Gewicht kg	Gepäckfracht	
.....				Frachtberechnung für } Einheiten zu 10 kg }	ohne Freigeäck für..... kg
19....					mit Freigeäck für..... kg
Zug Nr.				*)	
.....		in Ziffern	in Buchstaben	Interesse an der Lieferung	
.....		Nebengebühren	.....	
.....		Erhebungsbetrag	.....	

Siehe Rückseite

3. Blatt, Rückseite

Für diese Beförderung gelten das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) und die in Betracht kommenden Tarife.

Der Reisende ist verpflichtet, der Abfertigung seines Reisegepäcks durch die Zoll- und sonstigen Verwaltungsbehörden beizuwohnen, soweit von den zuständigen Stellen keine Ausnahmen zugelassen sind.

Gegen Rückgabe dieses Scheines wird das umseitig bezeichnete Reisegepäck ausgeliefert.

*) Die Eisenbahnen können diese Rubrik nach Bedarf ergänzen.

Annexe II
(Article 58)

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

ARTICLE PREMIER.

§ 1. L'Office central des transports internationaux par chemins de fer siège à Berne, sous les auspices du Gouvernement suisse.

Le contrôle de son activité, tant sur le plan administratif que sur le plan financier, s'exerce dans le cadre établi par les dispositions de l'article 58 de la Convention et est confié à un Comité administratif.

A cet effet, le Comité administratif

- a) veille à la bonne application par l'Office central des Conventions ainsi que des autres textes issus des conférences de révision et préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de ces Conventions et textes;
- b) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat contractant ou par le directeur de l'Office.

§ 2. a) Le Comité administratif se réunit à Berne. Il se compose de neuf membres, choisis parmi les Etats contractants.

b) La Confédération suisse dispose d'un siège permanent dans le Comité, dont elle assume la présidence. Les autres Etats membres sont nommés pour cinq ans. Pour chaque période quinquennale, une Conférence diplomatique détermine, sur proposition du Comité administratif en fonction la composition du Comité administratif, en tenant compte d'une équitable répartition géographique.

c) Si une vacance se produit parmi les Etats membres, le Comité administratif désigne lui-même un autre Etat contractant pour occuper le siège vacant.

d) Chaque Etat membre désigne, comme délégué au Comité administratif, une personne qualifiée en raison de son expérience des questions de transports internationaux.

e) Le Comité administratif établit son règlement intérieur et se constitue lui-même.

Il tient au moins une réunion ordinaire chaque année; il tient, en outre, des réunions extraordinaires lorsque trois Etats

Anlage II
(Artikel 58)

Satzung des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr.

ARTIKEL 1.

§ 1. Das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr hat seinen Sitz in Bern und steht unter dem Schutz der schweizerischen Regierung.

Die Aufsicht über seine Tätigkeit auf administrativem und finanziellem Gebiet wird im Rahmen der Bestimmungen des Artikels 58 des Übereinkommens ausgeübt und einem Verwaltungsausschuß anvertraut.

Dem Verwaltungsausschuß sind folgende Aufgaben übertragen:

- a) Er überwacht die sachgemäße Anwendung der Übereinkommen und der anderen aus den Revisionskonferenzen hervorgegangenen Texte durch das Zentralamt, und befürwortet, wenn nötig, die geeigneten Maßnahmen zur Erleichterung der Anwendung dieser Übereinkommen und Texte.
- b) Er begutachtet Fragen, welche die Tätigkeit des Zentralamtes betreffen können und ihm von einem Vertragsstaat oder dem Direktor des Zentralamtes unterbreitet werden.

§ 2. a) Der Verwaltungsausschuß tagt in Bern. Er besteht aus neun unter den Vertragsstaaten ausgewählten Mitgliedern.

b) Die Schweizerische Eidgenossenschaft verfügt über einen ständigen Sitz im Ausschuß und hat den Vorsitz. Die anderen Mitgliedstaaten werden auf fünf Jahre ernannt. Für jeden Zeitraum von fünf Jahren bestimmt eine diplomatische Konferenz auf Vorschlag des amtierenden Verwaltungsausschusses die Zusammensetzung des Ausschusses, unter Berücksichtigung einer angemessenen geographischen Aufteilung.

c) Wird unter den Mitgliedstaaten ein Sitz frei, so bezeichnet der Verwaltungsausschuß selbst einen anderen Vertragsstaat für den frei gewordenen Sitz.

d) Jeder Mitgliedstaat bezeichnet als Delegierten im Verwaltungsausschuß eine auf Grund ihrer Erfahrung in internationalen Transportfragen geeignete Persönlichkeit.

e) Der Verwaltungsausschuß stellt seine Geschäftsordnung auf und konstituiert sich selbst.

Er hält jedes Jahr mindestens eine ordentliche Sitzung ab. Überdies hält

membres au moins en font la demande.

Le secrétariat du Comité administratif est assuré par l'Office central.

Les procès-verbaux des séances du Comité administratif sont envoyés à tous les Etats contractants.

- f) Les fonctions de délégué d'un Etat membre sont gratuites et les frais de déplacement qu'elles entraînent sont à la charge de cet Etat.

§ 3. a) Le Comité administratif établit le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central. Le Gouvernement suisse lui présente un projet à cet effet.

- b) Le Comité administratif nomme le directeur, le vice-directeur et les conseillers de l'Office central; le Gouvernement suisse lui présente des propositions à cet effet. Pour ces nominations, le Comité administratif tient compte plus particulièrement de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique.

- c) Le Comité administratif approuve le budget annuel de l'Office central, en tenant compte des dispositions de l'article 2 ci-après, ainsi que le rapport annuel de gestion.

La vérification des comptes de l'Office central, qui a trait uniquement à la concordance des écritures et des pièces comptables, dans le cadre du budget, est exercée par le Gouvernement suisse. Celui-ci transmet ces comptes, avec un rapport, au Comité administratif.

Le Comité administratif communique aux Etats contractants, avec le rapport de gestion de l'Office central et le relevé des comptes annuels de celui-ci, les décisions, résolutions et recommandations qu'il est appelé à formuler.

- d) Le Comité administratif adresse à chaque conférence de révision, au moins deux mois avant l'ouverture de celle-ci, un rapport sur l'ensemble de son activité depuis la conférence précédente.

ARTICLE 2.

§ 1. Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de chemins de fer ou des parcours auxquels s'applique la Convention.

er außerordentliche Sitzungen ab, wenn mindestens drei Mitgliedstaaten es verlangen.

Die Sekretariatsgeschäfte des Verwaltungsausschusses werden vom Zentralamt besorgt.

Die Niederschriften der Sitzungen des Verwaltungsausschusses werden allen Vertragsstaaten zugestellt.

- f) Die Tätigkeit des Delegierten eines Mitgliedstaates ist unentgeltlich, und die damit verbundenen Reisekosten gehen zu Lasten dieses Staates.

§ 3. a) Der Verwaltungsausschuß stellt die Vorschriften über die Organisation, die Tätigkeit und die Rechtsstellung des Personals des Zentralamtes auf. Zu diesem Zweck legt ihm die schweizerische Regierung einen Entwurf vor.

- b) Der Verwaltungsausschuß ernennt den Direktor, den Vizedirektor und die Conseillers des Zentralamtes; zu diesem Zwecke unterbereitet ihm die schweizerische Regierung Vorschläge. Bei diesen Ernennungen berücksichtigt der Verwaltungsausschuß ganz besonders die Eignung der Bewerber und eine angemessene geographische Verteilung.

- c) Der Verwaltungsausschuß genehmigt unter Berücksichtigung der Bestimmungen des nachfolgenden Artikels 2 den jährlichen Voranschlag des Zentralamtes sowie den jährlichen Geschäftsbericht.

Die Rechnung des Zentralamtes wird von der schweizerischen Regierung geprüft; diese Prüfung erstreckt sich lediglich auf die Übereinstimmung der Geschäftsbücher mit den Rechnungsbelegen im Rahmen des Voranschlages. Die schweizerische Regierung leitet die Rechnung mit einem Bericht an den Verwaltungsausschuß weiter.

Der Verwaltungsausschuß gibt den Vertragsstaaten zusammen mit dem Geschäftsbericht des Zentralamtes und dessen Jahresrechnung seine Entscheide, Beschlüsse und Empfehlungen bekannt.

- d) Der Verwaltungsausschuß unterbreitet jeder Revisionskonferenz mindestens zwei Monate vor ihrer Eröffnung einen Bericht über seine gesamte Tätigkeit seit der vorhergegangenen Konferenz.

ARTIKEL 2.

§ 1. Die Kosten des Zentralamtes werden von den Vertragsstaaten im Verhältnis der Länge der Eisenbahnstrecken und der anderen Strecken getragen, auf die das Übereinkommen

Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution est de 0 fr. 80 au maximum par kilomètre. Exceptionnellement, cette contribution peut, après accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, et approbation du Comité administratif, être réduite de cinquante pour cent au maximum pour de lignes exploitées dans des conditions particulières. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre est fixé, pour chaque exercice, par le Comité administratif, l'Office central entendu. Il est toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'ont pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé est versé à un fonds de réserve.

§ 2. A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1^{er} octobre, n'aurait pas versé sa part est, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvelle au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi de son rapport de gestion pour l'exercice écoulé. Si, à la date du 1^{er} juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche est faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues. En cas d'insuccès, l'Office central l'avise, trois mois plus tard, que, si le versement attendu n'a pas été effectué avant la fin de l'année, son abstention sera interprétée, comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la Convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche avant le 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté, tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procède à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

§ 3. Les montants non recouverts doivent, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et peuvent être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte est portée, dans un compte spécial, au débit des autres Etats contractants dans la proportion du nombre de kilomètres de lignes soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans

Anwendung findet. Die Schiffahrtsstrecken sind jedoch nur mit der Hälfte ihrer Streckenlänge an den Kosten beteiligt. Der Beitrag jedes Staates beträgt höchstens 0,80 Franken für den Streckenkilometer. Ausnahmsweise kann dieser Beitrag nach Vereinbarung zwischen der interessierten Regierung und dem Zentralamt und nach Genehmigung durch den Verwaltungsausschuß für Strecken, die unter besonderen Bedingungen betrieben werden, um höchstens fünfzig Prozent herabgesetzt werden. Die Höhe des auf den Streckenkilometer entfallenden Jahresbetrages wird für jedes Geschäftsjahr durch den Verwaltungsausschuß nach Anhörung des Zentralamtes festgesetzt. Der Beitrag wird stets in ganzer Höhe erhoben. Wenn die tatsächlichen Ausgaben des Zentralamtes den auf dieser Grundlage berechneten Betrag nicht erreicht haben, wird der nicht ausgegebene Restbetrag einem Reservefonds zugeführt.

§ 2. Anlässlich der Übermittlung des Geschäftsberichtes und der Jahresrechnung fordert das Zentralamt die Vertragsstaaten auf, ihren Kostenbeitrag für das verflossene Geschäftsjahr zu entrichten. Hat ein Staat bis zum 1. Oktober seinen Anteil nicht bezahlt, so wird er ein zweites Mal hiezu aufgefordert. Bleibt diese Aufforderung erfolglos, so hat das Zentralamt sie zu Beginn des folgenden Jahres bei Übersendung des Geschäftsberichtes über das verflossene Geschäftsjahr zu wiederholen. Ist auch diese Mahnung bis zum folgenden 1. Juli erfolglos geblieben, so wird an den säumigen Staat eine vierte Aufforderung gerichtet, um ihn zur Zahlung der beiden ausstehenden Jahresbeiträge zu veranlassen. Bleibt auch diese erfolglos, so teilt ihm das Zentralamt drei Monate später mit, daß seine Nichtzahlung als stillschweigende Willensäußerung ausgelegt werde, vom Übereinkommen zurückzutreten, wenn die erwartete Zahlung nicht vor Ablauf des Jahres geleistet wird. Wird dieser letzten Aufforderung bis zum 31. Dezember keine Folge gegeben, so nimmt das Zentralamt Kenntnis von dem stillschweigend durch den säumigen Staat geäußerten Willen, vom Übereinkommen zurückzutreten, und löscht die Strecken dieses Staates in der Liste der zum internationalen Verkehr zugelassenen Strecken.

§ 3. Die nicht erhaltenen Beträge sollen nach Möglichkeit aus den ordentlichen Mitteln, über die das Zentralamt verfügt, gedeckt werden und können auf vier Geschäftsjahre verteilt werden. Der Teil des Fehlbetrages, der auf diese Weise nicht gedeckt werden kann, wird auf ein besonderes Rechnungskonto gebucht, mit dessen Betrag die anderen Vertragsstaaten im Verhältnis der Streckenkilometer belastet werden, die zur Zeit der Rechnungsstellung

la mesure où il a déjà, pendant la période de deux ans qui s'est terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été partie avec lui à la Convention.

§ 4. L'Etat dont les lignes ont été radiées dans les conditions indiquées au § 2 ci-dessus ne peut les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant, au préalable, les sommes dont il est resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de cinq pour cent à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'a invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

ARTICLE 3.

§ 1. L'Office central publie un bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les études qu'il jugerait utile d'y insérer.

§ 2. Le bulletin est rédigé en français et en allemand. Un exemplaire est envoyé gratuitement à chaque Etat contractant et à chacune des administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'Office central.

ARTICLE 4.

§ 1. Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'entreprise créancière à l'Office central pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent ou, si les parties en font la demande, devant le tribunal arbitral prévu à l'article 61 de la Convention (Annexe IV).

§ 3. Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice

dem Übereinkommen unterstellt wären. Dabei wird jeder Staat in dem Ausmaß beteiligt, wie er während des zweijährigen Zeitraumes, der mit dem Austritt des säumigen Staates abschließt, dem Übereinkommen gleichzeitig mit ihm angehört hat.

§ 4. Der Staat, dessen Strecken unter den im vorerwähnten § 2 genannten Bedingungen gelöscht worden sind, kann sie dem internationalen Verkehr nur dann wieder unterstellen lassen, wenn er vorher die Beträge, die er schuldig geblieben ist, für die betreffenden Jahre bezahlt, und zwar zuzüglich fünf Prozent Zinsen ab Ende des sechsten Monats seit dem Tage, an dem ihn das Zentralamt erstmals aufgefordert hat, die auf ihn entfallenden Kostenbeiträge zu zahlen.

ARTIKEL 3.

§ 1. Das Zentralamt gibt eine Monatsschrift heraus, welche die zur Anwendung des Übereinkommens notwendigen Auskünfte enthält, namentlich die Mitteilungen über die Liste der Strecken der Eisenbahnen und anderer Unternehmen und über die von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände, sowie die Abhandlungen, deren Veröffentlichung es für zweckmäßig hält.

§ 2. Die Zeitschrift erscheint in französischer und deutscher Sprache. Ein Exemplar wird unentgeltlich jedem Vertragsstaat und jeder beteiligten Verwaltung zugestellt. Für weitere Exemplare ist ein vom Zentralamt festgesetzter Preis zu bezahlen.

ARTIKEL 4.

§ 1. Aus dem internationalen Verkehr herrührende unbezahlt gebliebene Forderungen können von dem Gläubigerunternehmen dem Zentralamt mitgeteilt werden, damit dieses die Einziehung erleichtere. Zu diesem Zweck fordert das Zentralamt das schuldnerische Beförderungsunternehmen auf, den geschuldeten Betrag zu bezahlen oder die Gründe der Zahlungsverweigerung anzugeben.

§ 2. Ist das Zentralamt der Ansicht, daß die angeführten Gründe die Weigerung rechtfertigen, so verweist es die Parteien an das zuständige Gericht oder, falls sie es verlangen, an das in Artikel 61 des Übereinkommens vorgesehene Schiedsgericht (Anlage IV).

§ 3. Ist das Zentralamt der Ansicht, daß der Betrag ganz oder teilweise tatsächlich geschuldet ist, so kann es nach Anhörung eines Sachverständigen erklären, daß das schuld-

est tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent ou par le tribunal arbitral prévu à l'article 61 de la Convention (Annexe IV).

§ 4. Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas donné suite, dans la quinzaine, aux injonctions de l'Office central, il lui est adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

§ 5. Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse à l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. Si l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

ARTICLE 5.

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

nerische Beförderungsunternehmen den Schuldbetrag ganz oder teilweise beim Zentralamt einzuzahlen hat; der daraufhin eingezahlte Betrag bleibt bis zur endgültigen Entscheidung durch das zuständige Gericht oder durch das in Artikel 61 des Übereinkommens vorgesehene Schiedsgericht (Anlage IV) hinterlegt.

§ 4. Kommt ein Beförderungsunternehmen binnen zwei Wochen der Aufforderung des Zentralamtes nicht nach, so wird es erneut unter Androhung der Folgen einer Weigerung zur Zahlung aufgefordert.

§ 5. Wird auch dieser zweiten Aufforderung nicht binnen zehn Tagen entsprochen, so richtet das Zentralamt an den Vertragsstaat, dem das Beförderungsunternehmen angehört, eine begründete Mitteilung, mit welcher es diesen Staat ersucht, geeignete Maßnahmen in Erwägung zu ziehen und vor allem zu prüfen, ob die Strecken des schuldnerischen Beförderungsunternehmens weiter in der Liste zu belassen sind.

§ 6. Erklärt der Vertragsstaat, dem das schuldnerische Beförderungsunternehmen angehört, daß trotz Nichtzahlung dessen Strecken in der Liste nicht gelöscht werden sollen, oder läßt er während sechs Wochen die Mitteilung des Zentralamtes unbeantwortet, so wird von Rechts wegen vermutet, daß er die Gewähr für die Zahlungsfähigkeit des genannten Unternehmens übernimmt, soweit es sich um Forderungen aus dem internationalen Verkehr handelt.

ARTIKEL 5.

Zur Deckung der aus der Tätigkeit nach Artikel 58 § 1 d) bis f) des Übereinkommens erwachsenden besonderen Kosten wird eine Entschädigung erhoben. Die Höhe dieser Entschädigung wird auf Antrag des Zentralamtes durch den Verwaltungsausschuß festgesetzt.

Annexe III
(Article 68, § 3)

Statut relatif à la Commission de révision.

ARTICLE PREMIER.

Les Gouvernements des Etats contractants communiquent leurs propositions concernant les objets rentrant dans la compétence de la Commission, à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, qui les porte immédiatement à la connaissance des autres Etats contractants.

ARTICLE 2.

L'Office central invite la Commission à siéger chaque fois que la nécessité s'en fait sentir ou sur la demande d'au moins cinq Etats contractants.

Tous les Etats contractants sont avisés des sessions de la Commission deux mois à l'avance. L'avis doit indiquer exactement les questions dont l'inscription à l'ordre du jour est demandée.

ARTICLE 3.

Tous les Etats contractants peuvent prendre part aux travaux de la Commission.

Un Etat peut se faire représenter par un autre Etat; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

ARTICLE 4.

L'Office central instruit les questions à traiter et assume le service du secrétariat de la Commission.

Le Directeur et le Vice-directeur de l'Office central prennent part aux séances de la Commission avec voix consultative.

ARTICLE 5.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister, avec voix consultative, aux séances de la Commission, des représentants:

- a) d'Etats non contractants,
- b) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport, sous condition de réciprocité,
- c) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport, sous condition de réciprocité.

Anlage III
(Artikel 68 § 3)

Satzung des Revisionsausschusses.

ARTIKEL 1.

Die Regierungen der Vertragsstaaten teilen ihre Anträge zu den Gegenständen, für welche der Ausschuß zuständig ist, dem Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr mit. Das Zentralamt bringt sie den übrigen Vertragsstaaten sofort zur Kenntnis.

ARTIKEL 2.

Das Zentralamt beruft den Ausschuß nach Bedarf oder auf Verlangen von mindestens fünf Vertragsstaaten zu einer Tagung ein.

Die Anberaumung einer Tagung wird allen Vertragsstaaten zwei Monate vorher mitgeteilt. Die Mitteilung hat die Verhandlungsgegenstände, deren Aufnahme in die Tagesordnung verlangt worden ist, genau anzugeben.

ARTIKEL 3.

Alle Vertragsstaaten können sich an den Arbeiten des Ausschusses beteiligen.

Ein Staat kann sich durch einen anderen Staat vertreten lassen; ein Staat kann jedoch nicht mehr als zwei andere Staaten vertreten.

Jeder Staat trägt die Kosten für seine Vertreter.

ARTIKEL 4.

Das Zentralamt bildet die Geschäftsstelle des Ausschusses und besorgt die Sekretariatsgeschäfte.

Der Direktor und der Vizedirektor des Zentralamtes nehmen an den Sitzungen des Ausschusses mit beratender Stimme teil.

ARTIKEL 5.

Im Einverständnis mit der Mehrheit der Vertragsstaaten lädt das Zentralamt Vertreter ein von

- a) Nichtvertragsstaaten,
 - b) staatlichen internationalen Organisationen, die für Beförderungsfragen zuständig sind (unter Vorbehalt der Gegenseitigkeit),
 - c) nichtstaatlichen internationalen Organisationen, die sich mit Beförderungsfragen befassen (unter Vorbehalt der Gegenseitigkeit),
- mit beratender Stimme an den Tagungen des Ausschusses teilzunehmen.

ARTICLE 6.

La Commission est valablement constituée lorsqu'un tiers des Etats contractants sont représentés.

ARTICLE 7.

La Commission désigne pour chaque session un président et un ou deux vice-présidents.

ARTICLE 8.

Les délibérations ont lieu en français et en allemand. Les exposés des membres de la Commission sont traduits immédiatement de vive voix et en substance. Le texte des propositions et les communications du président sont traduits in extenso.

ARTICLE 9.

Le vote a lieu par délégation et, sur demande, à l'appel nominal; chaque délégation d'un Etat contractant représenté à la séance a droit à une voix.

Une proposition n'est adoptée que si:

- a) ont pris part au vote au moins la moitié des délégations représentées à la Commission,
- b) elle a réuni la majorité des suffrages exprimés, ceux-ci ne comprenant pas les abstentions.

ARTICLE 10.

Les procès-verbaux des séances résument les délibérations dans les deux langues.

Les propositions et les décisions doivent y être insérées textuellement dans les deux langues. En cas de divergences entre le texte français et le texte allemand du procès-verbal en ce qui concerne les décisions, le texte français fait foi.

Les procès-verbaux sont distribués aux membres aussitôt que possible.

Si leur approbation ne peut avoir lieu au cours de la session, les membres remettront au secrétariat dans un délai approprié les corrections éventuelles.

ARTICLE 11.

Pour faciliter les travaux, la Commission peut constituer des sous-commissions; elle peut aussi constituer des sous-commissions chargées de préparer pour une session ultérieure des questions déterminées.

Chaque sous-commission désigne un président, un vice-président et, si le besoin s'en fait sentir, un rapporteur. Pour le reste, les dispositions des articles 1 à 5 et 8 à 10 sont applicables par analogie aux sous-commissions.

ARTIKEL 6.

Der Ausschuß ist verhandlungsfähig, wenn ein Drittel der Vertragsstaaten vertreten ist.

ARTIKEL 7.

Der Ausschuß bezeichnet für jede Tagung einen Präsidenten sowie einen oder zwei Vizepräsidenten.

ARTIKEL 8.

Die Beratungen finden in französischer und deutscher Sprache statt. Die Ausführungen der Ausschußteilnehmer werden sofort nach ihrem wesentlichen Inhalt, jeder Antrag sowie jede Mitteilung des Vorsitzenden im genauen Wortlaut, mündlich übersetzt.

ARTIKEL 9.

Über die Anträge wird, auf Verlangen unter Namensaufruf, nach Delegationen abgestimmt. Jede Delegation eines an der Sitzung vertretenen Vertragsstaates hat eine Stimme.

Ein Antrag gilt nur dann als angenommen,

- a) wenn mindestens die Hälfte der im Ausschuß vertretenen Delegationen an der Abstimmung teilgenommen hat und
- b) wenn er die Mehrheit der abgegebenen Stimmen auf sich vereinigt, wobei die Enthaltungen nicht mitgezählt werden.

ARTIKEL 10.

Die Sitzungsniederschriften sollen eine gedrängte Wiedergabe der Verhandlungen in beiden Sprachen enthalten.

Die Anträge und Beschlüsse sind wörtlich in beiden Sprachen in die Niederschriften aufzunehmen. Für die Beschlüsse gilt bei Nichtübereinstimmung des deutschen Textes mit dem französischen Text der Niederschrift der französische Wortlaut.

Die Niederschriften sind so bald wie möglich an die Teilnehmer zu verteilen.

Falls die Niederschriften nicht im Laufe der Tagung genehmigt werden, übermitteln die Teilnehmer die gewünschten Berichtigungen dem Sekretariat binnen angemessener Zeit.

ARTIKEL 11.

Zur Erleichterung der Arbeiten kann der Ausschuß Unterausschüsse einsetzen; er kann auch Unterausschüsse einsetzen, die bestimmte Fragen für eine spätere Tagung vorzubereiten haben.

Jeder Unterausschuß ernennt einen Präsidenten, einen Vizepräsidenten und im Bedarfsfall einen Berichterstatter. Im übrigen gelten für die Unterausschüsse die Vorschriften der Artikel 1 bis 5 und 8 bis 10 sinngemäß.

Annexe IV
(Article 61)

Règlement d'arbitrage.

ARTICLE PREMIER.

Nombre des arbitres.

Les tribunaux arbitraux constitués pour connaître des litiges autres que ceux entre Etats se composeront d'un, de trois ou de cinq arbitres, suivant les stipulations du compromis.

ARTICLE 2.

Choix des arbitres.

§ 1. Une liste d'arbitres est préétablie. Chaque Etat contractant peut désigner au plus deux de ses ressortissants, spécialistes du droit international des transports, pour être inscrits sur la liste d'arbitres, établie et tenue à jour par le Gouvernement suisse.

§ 2. Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties.

Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas.

Les arbitres choisis conformément à l'alinéa précédent désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, selon le cas, lequel préside le tribunal arbitral.

Si les parties sont en désaccord sur le choix de l'arbitre unique ou si les arbitres choisis par les parties sont en désaccord sur la désignation du troisième ou du cinquième arbitre, selon le cas, le tribunal arbitral est complété par un arbitre désigné par le Président du Tribunal fédéral suisse, à la requête de l'Office central.

Le tribunal arbitral est composé de personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste.

§ 3. L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une nationalité autre que celle des parties.

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

Anlage IV
(Artikel 61)

Schiedsgerichtsordnung.

ARTIKEL 1.

Zahl der Schiedsrichter.

Die für nicht zwischenstaatliche Streitigkeiten vorgesehenen Schiedsgerichte bestehen, je nach den Vereinbarungen im Schiedsvertrag, aus einem, drei oder fünf Schiedsrichtern.

ARTIKEL 2.

Wahl der Schiedsrichter.

§ 1. Es wird eine Liste der Schiedsrichter im voraus aufgestellt. Jeder Vertragsstaat kann höchstens zwei Sachverständige des internationalen Beförderungsrechtes, die Angehörige dieses Staates sind, für die Eintragung in die Liste der Schiedsrichter bezeichnen, welche von der schweizerischen Regierung zusammengestellt und auf dem laufenden gehalten wird.

§ 2. Sieht der Schiedsvertrag einen Einzelschiedsrichter vor, so wird er im gegenseitigen Einverständnis der Parteien gewählt.

Sieht der Schiedsvertrag drei oder fünf Schiedsrichter vor, so wählt jede Partei einen beziehungsweise zwei Schiedsrichter.

Die gemäß vorstehendem Absatz gewählten Schiedsrichter bezeichnen im gegenseitigen Einverständnis den dritten oder gegebenenfalls den fünften Schiedsrichter, der den Vorsitz des Schiedsgerichtes führt.

Sind die Parteien über die Wahl des Einzelschiedsrichters nicht einig oder sind die von den Parteien gewählten Schiedsrichter über die Bezeichnung des dritten oder gegebenenfalls des fünften Schiedsrichters nicht einig, so wird das Schiedsgericht auf Ersuchen des Zentralamtes durch einen vom Präsidenten des Schweizerischen Bundesgerichtes bezeichneten Schiedsrichter ergänzt.

Das Schiedsgericht setzt sich aus Personen zusammen, die in der in § 1 erwähnten Liste aufgeführt sind. Sieht der Schiedsvertrag jedoch fünf Schiedsrichter vor, so kann jede Partei einen nicht auf der Liste stehenden Schiedsrichter wählen.

§ 3. Der Einzelschiedsrichter, der dritte oder der fünfte Schiedsrichter müssen anderer Staatsangehörigkeit sein als die Parteien.

Die Beteiligung einer Drittpartei am Streitfall hat keinen Einfluß auf die Zusammensetzung des Schiedsgerichtes.

ARTICLE 3.**Compromis.**

Les parties qui recourent à l'arbitrage concluent un compromis, lequel spécifie en particulier:

- a) l'objet du différend, déterminé d'une façon aussi précise et claire que possible;
- b) la composition du tribunal et les délais utiles pour la nomination du ou des arbitres;
- c) le lieu du tribunal.

Pour l'ouverture de la procédure arbitrale, le compromis doit être communiqué à l'Office central.

ARTICLE 4.**Procédure.**

Le tribunal arbitral décide lui-même de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après:

- a) le tribunal arbitral instruit et juge les causes dont il est saisi sur les éléments fournis par les parties sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;
- b) il ne peut accorder plus ou autre chose que les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;
- c) la sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par l'intermédiaire de l'Office central;
- d) sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, la sentence arbitrale n'est pas susceptible de recours, exception faite toutefois de la révision ou de la nullité.

ARTICLE 5.**Greffe.**

L'Office central fonctionne comme greffe du tribunal arbitral.

ARTICLE 6.**Frais.**

La sentence arbitrale fixe les frais et dépens, y compris les honoraires des arbitres, et décide à laquelle des parties le paiement en incombe ou dans quelle proportion ils sont partagés entre elles.

ARTIKEL 3.**Schiedsvertrag.**

Die Parteien, die das Schiedsgericht anrufen, schließen einen Schiedsvertrag ab, der insbesondere bestimmt:

- a) den so genau und klar wie möglich bezeichneten Streitgegenstand;
- b) die Zusammensetzung des Gerichtes und die Fristen für die Ernennung des oder der Schiedsrichter;
- c) den Gerichtsort.

Zwecks Eröffnung des Schiedsgerichtsverfahrens muß der Schiedsvertrag dem Zentralamt mitgeteilt werden.

ARTIKEL 4.**Verfahren.**

Das Verfahren wird vom Schiedsgericht unter Berücksichtigung der nachstehenden Bestimmungen selbst bestimmt:

- a) Das Schiedsgericht untersucht und beurteilt die ihm unterbreitete Streitsache auf Grund des Vorbringens der Parteien, ohne daß es bei seiner Entscheidung an die Auslegung durch die Parteien gebunden ist.
- b) Es kann nicht mehr oder nichts anderes zusprechen, als der Kläger verlangt hat, und auch nicht weniger, als der Beklagte als geschuldet anerkannt hat.
- c) Der Schiedsspruch wird mit gehöriger Begründung vom Schiedsgericht abgefaßt und den Parteien durch Vermittlung des Zentralamtes zugestellt.
- d) Vorbehaltlich einer gegenteiligen Bestimmung zwingenden Rechtes an dem Ort, an welchem das Schiedsgericht tagt, können gegen den Schiedsspruch keine Rechtsmittel ergriffen werden, ausgenommen jedoch die Revision und die für den Fall der Nichtigkeit vorgesehenen Rechtsmittel.

ARTIKEL 5.**Gerichtssekretariat.**

Das Zentralamt besorgt die Sekretariatsgeschäfte des Schiedsgerichtes.

ARTIKEL 6.**Kosten.**

Der Schiedsspruch setzt die Kosten und Auslagen fest, einschließlich der Honorare der Schiedsrichter, und bestimmt, welcher Partei die Zahlung obliegt oder in welchem Verhältnis die Kosten unter den Parteien zu verteilen sind.

Protocole additionnel aux Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV), signées à Berne le 25 février 1961.

LES PLÉNIPOTENTIAIRES SOUS-SIGNÉS

sont convenus des dispositions ci-après:

I.

1° Les Etats qui n'ont pas signé les Conventions du 25 octobre 1952 et du 25 février 1961, ou les parties territoriales de tels Etats et sur les lignes de chemins de fer desquels les Conventions du 25 octobre 1952 sont appliquées, peuvent notifier au Gouvernement suisse qu'ils ont adopté, par voie de législation interne, les dispositions des Conventions de 1961 et qu'ils les appliqueront suivant les règles de leur constitution.

2° Au cas où la notification visée ci-dessus est faite, les effets en sont les suivants:

- a) Les dispositions des Conventions de 1961 sont applicables dans les rapports entre les Etats contractants et les Etats ou parties territoriales mentionnés sous 1° et ayant fait cette notification, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de réception de la notification par le Gouvernement suisse si les Conventions sont entrées en vigueur ou, dans le cas contraire, à partir de la date de leur entrée en vigueur.
- b) Le Gouvernement suisse constate la date de réception de la notification et la communique aux Etats parties aux Conventions de 1961 ainsi qu'aux Etats ou parties territoriales d'Etats ayant fait usage de la faculté visée sous 1°.
- c) Les Etats ou les parties territoriales d'Etats mentionnés sous 1° ont les mêmes droits et obligations que les Etats qui ont ratifié les Conventions de 1961 ou qui y ont adhéré, sous réserve

que leur participation aux conférences et aux sessions des Commissions soit assurée par des délégués et experts des administrations ferroviaires, ayant voix consultative; leur avis sur les propositions est exprimé séparément et noté dans les procès-verbaux;

que, jusqu'à l'adoption d'une nouvelle réglementation, ils n'exercent pas le droit

Zusatzprotokoll zu den in Bern am 25. Februar 1961 unterzeichneten Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV).

DIE UNTERZEICHNETEN BEVOLLMÄCHTIGTEN

haben folgendes vereinbart:

I.

1. Die Staaten, welche die Übereinkommen vom 25. Oktober 1952 und vom 25. Februar 1961 nicht unterzeichnet haben — oder Gebietsteile solcher Staaten —, auf deren Eisenbahnlinien die Übereinkommen vom 25. Oktober 1952 angewendet werden, können der schweizerischen Regierung mitteilen, daß sie die Bestimmungen der Übereinkommen von 1961 durch innerstaatliche Rechtsetzung eingeführt haben und gemäß ihren Verfassungsbestimmungen durchführen werden.

2. Eine solche Mitteilung hat folgende Wirkungen:

- a) Die Bestimmungen der Übereinkommen von 1961 finden Anwendung im Verhältnis der Vertragsstaaten zu den unter Ziffer 1 erwähnten Staaten oder Gebietsteilen von Staaten, welche diese Mitteilung gemacht haben, und zwar nach Ablauf von 30 Tagen vom Zeitpunkt des Eingangs der Mitteilung bei der schweizerischen Regierung, wenn die Übereinkommen in Kraft getreten sind, andernfalls vom Zeitpunkt des Inkrafttretens an.
- b) Die schweizerische Regierung stellt den Zeitpunkt des Eingangs der Mitteilung bei ihr fest und gibt den Vertragsstaaten der Übereinkommen von 1961 sowie den Staaten oder Gebietsteilen von Staaten, die von der Möglichkeit nach Ziffer 1 Gebrauch gemacht haben, hievon Kenntnis.
- c) Die in Ziffer 1 erwähnten Staaten oder Gebietsteile solcher Staaten haben dieselben Rechte und Pflichten wie die Staaten, welche die Übereinkommen von 1961 ratifiziert haben oder ihnen beigetreten sind, mit der Ausnahme,

daß sie sich an Konferenzen sowie an Tagungen der Ausschüsse durch Vertreter und Experten der Eisenbahnverwaltungen beteiligen werden, denen beratende Stimme zukommt und deren Stellungnahme zu den einzelnen Anträgen besonders festgestellt und in den Niederschriften festgehalten wird;

daß sie bis zu einer Neuregelung von dem in Artikel 69 §§ 3 und 4 CIM und

d'opposition prévu à l'article 69, §§ 3 et 4, de la CIM et à l'article 68, § 3, de la CIV et qu'ils ne soient pas tenus d'observer les décisions des Etats contractants relatives à l'introduction de nouvelles règles, mais qu'ils puissent décider d'une manière autonome de l'adoption de ces règles, ainsi que de leur introduction par voie de législation interne et de leur application conformément à leurs dispositions constitutionnelles.

3° Il ne suffit pas, pour l'application des dispositions du chapitre I du présent Protocole additionnel, qu'un seul des Etats ou parties territoriales d'Etats entrant en ligne de compte déclare vouloir faire usage de l'offre des Etats signataires contenue sous chiffre 1°.

Les déclarations faites conformément au chiffre 1° doivent être concordantes; elles lient chaque Etat ou partie territoriale d'Etat entrant en ligne de compte, sans préjudice des dispositions de l'article 68 de la CIM et de l'article 67 de la CIV.

II.

1° Afin de rendre obligatoires pour l'usager, selon le droit du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, les prescriptions des Conventions de 1961 en ce qui concerne les lignes des parties territoriales d'Etats non signataires ou non adhérents, le Gouvernement du Royaume-Uni, par dérogation aux dispositions de ces Conventions, est habilité à insérer, pour le trafic en provenance du Royaume-Uni, une référence au présent Protocole additionnel dans les formules imprimées de la lettre de voiture (CIM), du billet international et du bulletin de bagages (CIV).

2° Compte tenu du fait qu'au Royaume-Uni, la législation relative aux transports ne comporte aucune obligation de publier les tarifs, ni de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme, il est admis que

- a) les dispositions de la CIM ne s'appliquent pas dans le Royaume-Uni si elles comportent une obligation de publier des tarifs et de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme,
- b) les prix de transport et les frais accessoires que le chemin de fer est autorisé à percevoir au Royaume-Uni y sont applicables au trafic international soumis à la CIM.

Artikel 68 § 3 CIV vorgesehenen Widerspruchsrecht keinen Gebrauch machen und und an die Beschlüsse der Vertragsstaaten betreffend die Einführung neuer Regeln nicht gebunden sind, sondern selbständig über die Annahme dieser neuen Regeln sowie deren Einführung durch innerstaatliche Rechtsetzung und deren Durchführung gemäß ihren Verfassungsbestimmungen entscheiden.

3. Für die Anwendbarkeit der Bestimmungen des Abschnitts I dieses Zusatzprotokolls genügt es nicht, wenn nur einer der in Betracht kommenden Staaten oder Gebietsteile von Staaten erklärt, von dem unter Ziffer 1 enthaltenen Angebot der Signatarstaaten Gebrauch machen zu wollen.

Die Erklärungen gemäß Ziffer 1, die übereinstimmen müssen, sind für jeden der in Betracht kommenden Staaten oder Gebietsteile von Staaten verbindlich, unbeschadet der Bestimmungen in Artikel 68 CIM und Artikel 67 CIV.

II.

1. Um die Bestimmungen der Übereinkommen von 1961 nach dem Recht des Vereinigten Königreiches von Großbritannien und Nordirland für die Kunden auch insoweit verbindlich werden zu lassen, als es sich um die Strecken von Gebietsteilen von Staaten handelt, welche die Übereinkommen weder unterzeichnet haben noch ihnen beigetreten sind, wird die Regierung des Vereinigten Königreiches ermächtigt, in Abweichung von den Bestimmungen der Übereinkommen für den Verkehr aus dem Vereinigten Königreich in das Frachtbriefformular (CIM), in den internationalen Fahrausweis und in den Gepäckschein (CIV) einen Hinweis auf dieses Zusatzprotokoll aufzunehmen.

2. Angesichts des Umstandes, daß die Transportgesetzgebung im Vereinigten Königreich keine Verpflichtung zur Veröffentlichung der Tarife und zu ihrer gleichmäßigen Anwendung den Kunden gegenüber vorsieht, wird als zulässig erklärt:

- a) daß die Bestimmungen der CIM, soweit sie eine Verpflichtung zur Veröffentlichung der Tarife und ihrer gleichmäßigen Anwendung den Kunden gegenüber vorsehen, im Vereinigten Königreich nicht gelten;
- b) daß Fracht und Nebengebühren, zu deren Erhebung die Eisenbahn im Vereinigten Königreich ermächtigt ist, auch auf den der CIM unterliegenden internationalen Verkehr angewendet werden.

3° Jusqu'à la conclusion et l'entrée en vigueur d'un appendice spécial à l'Annexe I à la CIM contenant les prescriptions dérogatoires relatives au trafic fer-mer des matières dangereuses entre le Continent et le Royaume-Uni, les matières dangereuses qui seront transportées sous le régime de la CIM, à destination ou en provenance du Royaume-Uni, doivent satisfaire aux prescriptions de l'Annexe I et, en outre, aux conditions du Royaume-Uni en ce qui concerne ses réglementations ferroviaires et maritimes du transport des matières dangereuses.

III.

Le Gouvernement de la République française réserve sa position sur les dispositions de l'article 9, § 3, de la CIM, concernant les accords tarifaires particuliers, et déclare que, en ce qui le concerne, ces dispositions ne sauraient, en aucun cas, prévaloir contre celles du Traité instituant la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, ni contre celles qui seront arrêtées dans le cadre de la politique commune des transports prévue à l'article 74 du Traité du 25 mars 1957 instituant la Communauté Economique Européenne.

IV.

Ce Protocole, complétant les Conventions de 1961, demeure ouvert à la signature jusqu'au 1^{er} mai 1961.

Il doit être ratifié.

Les Etats qui n'auront pas signé le présent Protocole avant cette date et les Etats participant aux Conventions susvisées en application de l'article 67 de la CIM et de l'article 66 de la CIV de 1961 peuvent adhérer au présent Protocole par notification.

L'instrument de la ratification ou la notification de l'adhésion sera déposé auprès du Gouvernement suisse.

Le chapitre I du présent Protocole entre en vigueur six mois avant la date prévue pour la mise en application des Conventions de 1961.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Berne, le vingt-cinq février mil neuf cent soixante et un, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

3. Bis zum Abschluß und Inkrafttreten eines besonderen Anhangs zur Anlage I zur CIM, der Sonderbestimmungen für die Eisenbahn-See-Beförderung von gefährlichen Gütern zwischen dem Festland und dem Vereinigten Königreich enthält, müssen die gefährlichen Güter, deren Beförderung nach oder von dem Vereinigten Königreich der CIM unterstellt ist, außer den Bestimmungen der Anlage I auch den Bedingungen des Vereinigten Königreiches über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn und zur See entsprechen.

III.

Die Regierung der französischen Republik behält sich ihre Stellungnahme zu den Bestimmungen des Artikels 9 § 3 CIM betreffend tarifarische Sonderabmachungen vor und erklärt, daß für sie diese Bestimmungen in keinem Fall den Vorrang gegenüber den Bestimmungen des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl haben, noch gegenüber den Bestimmungen, die im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik, wie sie in Artikel 74 des Vertrages vom 25. März 1957 zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft vorgesehen ist, erlassen werden.

IV.

Dieses Protokoll, das die Übereinkommen von 1961 ergänzt, liegt bis zum 1. Mai 1961 zur Unterzeichnung auf.

Es bedarf der Ratifikation.

Die Staaten, die dieses Protokoll bis zu diesem Zeitpunkt nicht unterzeichnet haben, und die Staaten, welche sich an den vorerwähnten Übereinkommen gemäß Artikel 67 der CIM und Artikel 66 der CIV von 1961 beteiligen, können diesem Protokoll auf Grund einer Mitteilung beitreten.

Die Ratifikationsurkunde oder die Mitteilung über den Beitritt ist bei der schweizerischen Regierung zu hinterlegen.

Abschnitt I dieses Zusatzprotokolls tritt sechs Monate vor dem für die Inkraftsetzung der Übereinkommen von 1961 vorgesehenen Zeitpunkt in Kraft.

ZU URKUND DESSEN haben die nachstehenden Bevollmächtigten, deren Vollmachten in guter und gehöriger Form befunden wurden, das vorstehende Protokoll unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Bern am fünfundzwanzigsten Februar eintausendneunhunderteinundsechzig in einer Urschrift, die im Archiv der Schweizerischen Eidgenossenschaft hinterlegt und von der jedem Vertragsstaat eine amtliche Ausfertigung zugestellt wird.

Pour l'Autriche: Dr. Krempler	Für Österreich: Dr. Krempler
Pour la Belgique: F. Seynaeve	Für Belgien: F. Seynaeve
Pour la Bulgarie: S. Dragomirov	Für Bulgarien: S. Dragomirov
Pour le Danemark: Th. Jensen	Für Dänemark: Th. Jensen
Pour l'Espagne: Marquis de Miraflores	Für Spanien: Marquis de Miraflores
Pour la Finlande: Osmo Orkomies	Für Finnland: Osmo Orkomies
Pour la France: E. Dennery	Für Frankreich: E. Dennery
Pour la Grèce: A. Hart-Soutzos	Für Griechenland: A. Hart-Soutzos
Pour la Hongrie: Skonda Ödön	Für Ungarn: Skonda Ödön
Pour l'Italie: Luigi Branca	Für Italien: Luigi Branca
Pour le Liban: Raif Abillama	Für Libanon: Raif Abillama
Pour le Liechtenstein: A. Hilbe	Für Liechtenstein: A. Hilbe
Pour le Luxembourg: A. Clemang	Für Luxemburg: A. Clemang
Pour la Norvège: Henr. A. Broch	Für Norwegen: Henr. A. Broch
Pour les Pays-Bas: H. E. Scheffer pour le Royaume en Europe	Für die Niederlande: H. E. Scheffer für das Königreich in Europa
Pour la Pologne: Batkowski	Für Polen: Batkowski
Pour le Portugal: Mario Dias Trigo	Für Portugal: Mario Dias Trigo
Pour la Roumanie: G. Nistoran	Für Rumänien: G. Nistoran
Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord: J. S. Rooke A. H. Kent	Für das Vereinigte Königreich von Großbritannien und Nordirland: J. S. Rooke A. H. Kent
Pour la Suède: Clas Nordström	Für Schweden: Clas Nordström
Pour la Suisse: Schaller	Für die Schweiz: Schaller
Pour la Tchécoslovaquie: Jan Obhlidal	Für die Tschechoslowakei: Jan Obhlidal
Pour la Turquie: H. Ugan	Für die Türkei: H. Ugan
Pour la Yougoslavie: V. Nikolić	Für Jugoslawien: V. Nikolić

Erläuternde Bemerkungen

Allgemeine Bemerkungen.

Im Zuge der Entwicklung des europäischen Eisenbahnverkehrs in der Mitte des 19. Jahrhunderts hat sich mit der Einführung direkter Beförderungen von Personen, Reisegepäck und Gütern zwischen mehreren Staaten die Notwendigkeit ergeben, diese Beförderungen einer einheitlichen Regelung zu unterstellen, um Gesetzeskonflikte zu vermeiden, die daraus entstehen können, daß ein in einem bestimmten Land abgeschlossener Vertrag teilweise in einem anderen Land erfüllt oder dort beendet wird. Mit diesen Problemen hatten sich hervorragende Juristen beschäftigt, und die Bestrebungen zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnbeförderungsrechtes führten schließlich dazu, daß am 1. Jänner 1893 das erste diesbezügliche internationale Übereinkommen in Kraft gesetzt wurde.

Das am 14. Oktober 1890 in Bern abgeschlossene „Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr“ bildet die frachtrechtliche Grundlage für den internationalen Güterverkehr. Es ist dies ein zwischen den damaligen Vertragsstaaten, unter diesen auch Österreich-Ungarn, abgeschlossener, in jedem der Vertragsstaaten mit Gesetzeskraft verlautbarter Staatsvertrag, der, von dem Grundsatz ausgehend, daß die Versandbahn auch im Namen aller anderen an der Beförderung beteiligten und eine Haftungsgemeinschaft bildenden Eisenbahnen die Beförderung des Gutes mit direktem Frachtbrief bis zum Bestimmungsbahnhof übernimmt, ein in fast ganz Europa geltendes einheitliches internationales Frachtrecht geschaffen hat.

Einer gleichartigen Regelung wurde das Beförderungsrecht für den internationalen Personen- und Gepäckverkehr erstmalig durch das aus der Berner Konferenz im Jahre 1923 hervorgegangene „Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr“ vom 23. Oktober 1924 unterzogen.

Das durch die beiden Übereinkommen geschaffene internationale Recht ist ein Zwangsrecht, das die Vertragsstaaten verpflichtet, es unverändert auf alle internationalen Eisenbahnbeför-

derungen anzuwenden. Tarifbestimmungen, die etwa mit den Bestimmungen dieser Übereinkommen in Widerspruch stünden, wären nichtig.

Das internationale Übereinkommen vom Jahre 1890 und die folgenden sahen periodische Revisionskonferenzen vor. Aus der am 25. Feber 1961 in Bern abgeschlossenen 6. Revisionskonferenz sind die vorliegenden Staatsverträge und das vorliegende Zusatzprotokoll hervorgegangen.

Die 6. Revisionskonferenz hatte die Revision des geltenden Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) vom 25. Oktober 1952 (BGBl. Nr. 30/1956 in der Fassung des BGBl. Nr. 136/1960) und des geltenden Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 25. Oktober 1952 (BGBl. Nr. 31/1956 in der Fassung des BGBl. Nr. 137/1960) auf Grund der von nahezu allen Vertragsstaaten eingebrachten Abänderungs- und Ergänzungsvorschläge zum Gegenstand; an ihr nahmen die Vertreter folgender Staaten teil: Österreich, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Spanien, Finnland, Frankreich, Griechenland, Ungarn, Italien, Libanon, Liechtenstein, Luxemburg, Norwegen, die Niederlande, Polen, Portugal, Rumänien, das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland, Schweden, die Schweiz, die Tschechoslowakei und Jugoslawien. Die beiden Gebietsteile Deutschlands waren an der Konferenz auf Grund des Zusatzprotokolls vom 11. April 1953 (BGBl. Nr. 31/1956) und des Protokolls B vom 18. Juni 1955 (BGBl. Nr. 33/1956) durch Delegierte der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn, jedoch nur mit beratender Stimme, vertreten.

Die Konferenz hat in eingehenden Beratungen sowohl materielle als auch formelle Änderungen der geltenden Übereinkommen beschlossen, die aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht in Form von Ergänzungen der geltenden Übereinkommen, sondern als Entwurf von neuen internationalen Übereinkommen niedergelegt wurden.

Beide Übereinkommen sowie ein Zusatzprotokoll wurden von den Bevollmächtigten der bei der Revisionskonferenz vertretenen Staaten, sohin auch von Österreich, am 25. Feber 1961

unterzeichnet. Der Delegierte Libanons hat bei der Unterzeichnung die Erklärung abgegeben, daß es seinem Lande nicht möglich sei, die Bestimmungen der beiden Übereinkommen anzuwenden, solange das Netz der libanesischen Eisenbahnen nicht unmittelbar an das Netz der anderen Vertragsstaaten anschließt.

Die beiden Übereinkommen sowie das Zusatzprotokoll bedürfen der Ratifikation; die Ratifikationsurkunden sind bei der schweizerischen Regierung zu hinterlegen.

Gemäß Artikel 66 der CIM beziehungsweise Artikel 65 der CIV wird sich die schweizerische Regierung, sobald die Übereinkommen von 15 Staaten ratifiziert sind, mit den beteiligten Regierungen in Verbindung setzen, um mit ihnen die Möglichkeit der Inkraftsetzung der Übereinkommen zu prüfen.

Die Übereinkommen selbst sind multilaterale Staatsverträge gesetzändernden Inhaltes und bedürfen zu ihrer Gültigkeit gemäß Artikel 50 Absatz 1 des Bundes-Verfassungsgesetzes der Genehmigung durch den Nationalrat. Die §§ 3 und 4 des Artikels 69 der CIM sowie § 3 des Artikels 68 der CIV unterliegen überdies dem im Artikel 50 Absatz 2 des Bundes-Verfassungsgesetzes für verfassungsändernde Staatsverträge vorgesehenen Verfahren.

A. Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM).

Die CIM zerfällt in sechs Titel.

Titel I behandelt in den Artikeln 1 bis 5 den Gegenstand und den Geltungsbereich des Übereinkommens.

Artikel 1 hat die Beförderungen zum Inhalt, auf die die CIM Anwendung findet, und entspricht dem Artikel 1 der geltenden CIM. Hier wird bestimmt, daß die CIM nicht auf alle Eisenbahnstrecken der vertragschließenden Staaten schlechthin Anwendung findet, sondern nur auf jene Strecken, die von den Vertragsstaaten ausdrücklich dem Übereinkommen unterstellt und in die nach Artikel 59 vom Berner Zentralamt aufzustellende Streckenliste aufgenommen werden.

Artikel 2 erweitert den Geltungsbereich des internationalen Eisenbahnfrachtrechtes und bestimmt, daß auch regelmäßig betriebene Kraftwagen- und Schifffahrtlinien in die erwähnte Streckenliste aufgenommen werden können. Hierdurch ist die Möglichkeit einer direkten Abfertigung im kombinierten Eisenbahn-, Kraftwagen- und Schiffsverkehr gegeben. Auch wird hier ein kombinierter Verkehr Eisenbahn-Luftfahrtunternehmen zugelassen. Die Neufassung des § 1 verzichtet auf den unklaren Ausdruck „unter Verantwortung eines Vertragsstaates“ der geltenden CIM und füllt eine bisher bestandene Lücke

aus, indem für die Eintragung in die Streckenliste die gemeinsame Zustimmung der betreffenden Staaten verlangt wird.

Artikel 3 behandelt die von der Beförderung ausgeschlossenen Gegenstände. Aus dem einleitenden Satz sind die Worte „vorbehaltlich der Ausnahmen nach Artikel 4 § 2“ unter redaktioneller Änderung in die lit. d übernommen worden, da die in Artikel 4 § 2 vorgesehenen Abweichungen nur die in der lit. d aufgeführten Stoffe und Gegenstände betreffen.

Artikel 4 behandelt die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände. Neu ist im § 1 lit. c die Bestimmung, daß anderen auf eigenen Rädern rollenden Eisenbahnfahrzeugen als Lokomotiven, Tendern und Triebwagen ein Begleiter beigegeben werden kann, der insbesondere das Schmieren zu besorgen hat, und daß der Absender, wenn er von dieser Möglichkeit Gebrauch machen will, dies im Frachtbrief anzugeben hat. Damit wurde eine bisherige Tarifbestimmung (Einheitliche Zusatzbestimmung 1 zu Artikel 4 CIM), die sich bewährt hat, in den Text des Übereinkommens übernommen.

Auf Grund der Neufassung des § 1 lit. e werden nunmehr Gegenstände, deren Beförderung wegen ihres Umfanges, ihres Gewichtes oder ihrer Beschaffenheit mit Rücksicht auf die Anlagen oder Betriebsmittel auch nur einer der beteiligten Eisenbahnen besondere Schwierigkeiten verursacht und daher von der Eisenbahn abgelehnt werden könnte, nur unter besonderen, von den Eisenbahnen nach Anhörung des Absenders von Fall zu Fall festzusetzenden Bedingungen, die von den Bestimmungen der CIM abweichen können, zur Beförderung zugelassen.

Durch die Neufassung des dritten (zweiten der geltenden CIM) Absatzes des § 2 wird bestimmt, daß nicht nur die nach dem ersten Absatz zwischen zwei oder mehr Vertragsstaaten abgeschlossenen Abkommen, sondern auch die nach dem zweiten (dritten der geltenden CIM) Absatz von der Eisenbahn getroffenen Tarifbestimmungen dem Zentralamt mitzuteilen sind. Dadurch wird dem Zentralamt ermöglicht, diese Sonderregelungen auf die Tagesordnung der nächsten Tagung des nach Artikel 69 § 4 mit der Fortbildung der Anlage I (Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn) betrauten Fachmännischen Ausschusses zu setzen.

Artikel 5 legt der Eisenbahn den Beförderungszwang auf und befindet sich damit in voller Übereinstimmung mit der geltenden CIM. § 4 der geltenden CIM wurde mangels praktischer Bedeutung gestrichen. An seine Stelle tritt der § 5 der geltenden CIM, der unter Hinweis darauf, daß die Staatsbehörden ohnehin das souveräne Recht zur beliebigen Beschränkung des Verkehrs besitzen, dahingehend abgeändert wurde,

daß die von der zuständigen Behörde angeordneten, unter lit. a und b angeführten Maßnahmen unverzüglich der Öffentlichkeit und den Eisenbahnen, die sie den Eisenbahnen der anderen Staaten zwecks Veröffentlichung mitzuteilen haben, bekanntzugeben sind.

Mit der Aufnahme des neuen § 5 wurde die rechtliche Grundlage für die seit Jahren im gesamten Europa angestrebte Konzentrierung des internationalen Güterverkehrs auf bestimmte, besonders wirtschaftliche Leitungswege geschaffen, indem die Eisenbahnen ermächtigt wurden, unter Vorbehalt der Zustimmung ihrer Regierungen anzuordnen, daß die Beförderung der Güter in bestimmten internationalen Verbindungen auf bestimmte Grenzübergänge und auf bestimmte Durchgangsländer beschränkt wird. Diese Maßnahmen sind dem Zentralamt mitzuteilen, das sie den Regierungen der Vertragsstaaten bekanntgibt; sie gelten als angenommen, wenn innerhalb eines Monats, gerechnet vom Zeitpunkt der Bekanntgabe an, von keinem Vertragsstaat Einwände dagegen erhoben wurden, und sind wie internationale Tarife zu veröffentlichen.

Titel II behandelt in den Artikeln 6 bis 25 den Frachtvertrag.

Artikel 6 enthält die Bestimmungen über den Inhalt und die Form des Frachtbriefes. Als materielle Änderung wäre hervorzuheben, daß der im geltenden § 7 lit. h vorgesehene Vermerk als Folge der Änderung des Artikels 22 § 1 nunmehr „Empfänger nicht verfügungsberechtigt“ lautet.

Artikel 7 behandelt die Haftung des Absenders für seine Eintragung im Frachtbrief, die Frachtzuschläge bei unrichtiger Inhalts- oder Gewichtsangabe sowie bei Wagenüberlastungen und berechtigt die Eisenbahn, jederzeit nachzuprüfen, ob die Sendung mit den Eintragungen im Frachtbrief übereinstimmt und ob die Sicherheitsvorschriften der Anlage I eingehalten sind. Neu ist die Bestimmung, daß die Eisenbahn verpflichtet ist, das Ergebnis der Nachprüfung der Eintragungen auch dann im Frachtbrief zu vermerken, wenn bei der Nachprüfung keine Abweichungen von den Eintragungen im Frachtbrief festgestellt worden sind. Damit wurde einem Wunsche der Bahnkunden entsprochen.

Neu ist ferner die Bestimmung, daß die Verwiegung auf einer privaten Gleiswaage einer solchen auf bahneigenen Gleiswaagen gleichgestellt ist, wenn die hiefür von der zuständigen Eisenbahn aufgestellten Bedingungen erfüllt sind. Mit der Aufnahme dieser Bestimmung findet die Verwiegung auf Privatwaagen, die nach dem Landesrecht vieler Vertragsstaaten unter gewissen Bedingungen schon anerkannt wird, auch im internationalen Verkehr Anerkennung.

Neu ist der § 6, welcher bestimmt, daß der Absender, wenn ihm das Verladen einer Sendung obliegt, die Lastgrenze zu beachten hat, und daß die Bestimmungen über die einzuhaltenden Lastgrenzen wie Tarife zu veröffentlichen sind. In den folgenden Paragraphen, insbesondere im § 7 lit. e, wird daher nicht mehr von Überlastung, sondern von Überschreitung der Lastgrenze gesprochen. Hiezu sei zur Erläuterung angeführt, daß unter dem neuen Begriff „Lastgrenze“ die für den ganzen Beförderungsweg höchstzulässige Belastung eines Wagens zu verstehen ist, die nicht nur die baulichen Merkmale des Wagens, sondern auch den zulässigen Achsdruck entsprechend der verlangten Beförderungsart und der zu befahrenden Strecke berücksichtigt.

Durch eine Änderung des § 7 lit. e (§ 6 lit. e der geltenden CIM) wurde der Betrag des Frachtzuschlages für Überschreitung der Lastgrenze eines vom Absender beladenen Wagens vom Sechsfachen auf das Fünffache der Fracht für das die Lastgrenze überschreitende Gewicht herabgesetzt.

Artikel 8 spricht vom Abschluß des Frachtvertrages sowie vom Frachtbriefdoppel und deckt sich inhaltlich mit der geltenden CIM. Die Bestimmung des § 4, wonach für Güter, die der Absender zu verladen hat, die Angaben des Frachtbriefes über Gewicht oder Stückzahl nur dann als Beweis gegen die Eisenbahn dienen, wenn sie das Gewicht oder die Stückzahl nachgeprüft und dies im Frachtbrief vermerkt hat, wurde unter Bedachtnahme auf die ständige Rechtsprechung dahingehend ergänzt, daß diese Angaben außer durch bahnseitige Prüfung und Frachtbriefvermerk gegebenenfalls auch auf andere Weise bewiesen werden können.

Artikel 9 enthält grundsätzliche Bestimmungen über die Tarife. Neu ist die Bestimmung des § 1 lit. c, welche in Abweichung von dem im dritten Absatz des § 1 wiedergegebenen Grundsatz, wonach Erhöhungen internationaler Tarife frühestens 15 Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft treten, festlegt, daß durch Kurschwankungen bedingte Änderungen der in den internationalen Tarifen enthaltenen Frachten und Nebengebühren oder Berichtigungen offensichtlicher Irrtümer bereits am Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft treten können. Diese Klausel ist bereits heute in zahlreichen internationalen Tarifen enthalten.

Neu ist ferner der dritte Absatz des § 2, welcher bestimmt, daß die internationalen Tarife für den internationalen Verkehr unter Ausschluß der Binnentarife verbindlich erklärt werden können, wenn sich dadurch im Mittel keine fühlbar höheren Frachten als durch den Zusammenstoß der Binnentarife ergeben. Diese Bestimmung schafft die rechtliche Grundlage für Fälle, in

denen die Eisenbahnen unter sich vereinbaren, internationale Tarife obligatorisch anzuwenden.

Durch die Neufassung des § 3 wird die Eisenbahn ermächtigt, unter Vorbehalt der Zustimmung ihrer Regierungen Sonderabmachungen zu treffen, durch die Preisermäßigungen oder sonstige Vergünstigungen eingeräumt werden, soweit den in vergleichbarer Lage befindlichen Kunden vergleichbare Bedingungen zugestanden werden; diese Maßnahmen brauchen nicht veröffentlicht zu werden. Die derzeit geltende Eisenbahn-Verkehrsordnung (BGBl. Nr. 213/1954) sieht bereits eine ähnliche Regelung für den innerösterreichischen Verkehr vor.

Artikel 10 behandelt die Beförderungswegen und die anzuwendenden Tarife. Im Hinblick auf die neue Bestimmung des Artikels 5 § 5, welche die Eisenbahn ermächtigt, die Beförderung von Gütern in gewissen Verbindungen auf bestimmte Grenzübergänge zu beschränken, wurde im § 1 festgelegt, daß der Absender, wenn er von seinem Recht auf Vorschreibung des Beförderungsweges durch Angabe von Grenzübergangspunkten oder Grenzbahnhöfen im Frachtbrief Gebrauch macht, nur Grenzübergangspunkte oder Grenzbahnhöfe vorschreiben darf, die für den betreffenden Verkehr zugelassen sind.

Der neu aufgenommene zweite Satz des § 5 verpflichtet die Eisenbahn, die vom Absender im Frachtbrief vorgeschriebenen Tarife anzuwenden, wenn deren Anwendungsbedingungen erfüllt sind.

Artikel 11 enthält die Bestimmungen über Lieferfristen. Neu ist die Bestimmung des § 7, wonach der Grund und die Dauer des Ruhens der Lieferfrist in den unter § 7 lit. a erwähnten Fällen von der Eisenbahn im Frachtbrief zu vermerken ist und daß dieses Ruhen der Lieferfrist gegebenenfalls auch auf andere Weise bewiesen werden kann.

Artikel 12 handelt vom Zustand des Gutes und von seiner Verpackung. Die hier vorgenommenen Änderungen sind redaktioneller Natur.

Artikel 13 enthält die Bestimmungen über die Begleitpapiere für die Erfüllung der zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften sowie über den Zollverschluß. Die geltende CIM spricht im § 2 den Grundsatz aus, daß die Eisenbahn für die Folgen, die sich daraus ergeben, daß die im Frachtbrief erwähnten und ihm beigegebenen oder bei der Eisenbahn hinterlegten Papiere in Verlust geraten, unrichtig oder überhaupt nicht verwendet worden sind, wie ein Kommissionär haftet. Zur Beseitigung der Schwierigkeiten, die aus dem Umstand entstehen können, daß die Kommissionärhaftung in den einzelnen Vertragsstaaten verschiedentlich geregelt ist, wurde diese Haftung durch eine Neufassung des § 2 in der Weise geregelt, daß die Eisenbahn einheitlich „bei Verschulden“ haftet.

Artikel 14 behandelt die Auflieferung und Verladung der Güter im allgemeinen und enthält die Bestimmung, daß das nähere Verfahren sich nach den für den Versandbahnhof geltenden Gesetzen und Vorschriften richtet. Neu ist der zweite Absatz des § 2. Nach dieser Bestimmung haftet der Absender, wenn das Gut von ihm verladen wird, für alle Folgen der mangelhaften Verladung und er hat insbesondere der Eisenbahn den ihr daraus entstehenden Schaden zu ersetzen; die Eisenbahn hat die mangelhafte Verladung nachzuweisen. Damit wird für die Verladung eine analoge Regelung eingeführt, wie sie im Artikel 12 § 4 bereits für die Verpackung vorgesehen ist.

Artikel 15 handelt von der Erfüllung der zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften. Nach diesen Bestimmungen werden die zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften, solange das Gut unterwegs ist, von der Eisenbahn erfüllt. Ausgenommen den Fall, daß der Absender im Frachtbrief einen Frankaturvermerk eingetragen hat, der die Zölle einschließt, hat der Empfänger das Recht, die Zollförmlichkeiten im Bestimmungsbahnhof zu erfüllen, wenn dort ein Zollamt besteht und wenn entweder der Frachtbrief die Zollbehandlung auf dem Bestimmungsbahnhof vorschreibt oder bei Fehlen einer solchen Vorschrift das Gut dort als Zollgut ankommt. Ferner kann der Absender durch einen Vermerk im Frachtbrief oder der Empfänger durch eine Verfügung nach Artikel 22 verlangen, daß er selbst oder ein Beauftragter der Erfüllung der zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften beiwohnt, um alle Auskünfte zu geben und sachdienliche Erklärungen vorzubringen, und, sofern es die Gesetze und Vorschriften zulassen, die Zollgebühren und andere Kosten bezahlt; weder der Absender noch der verfügungsberechtigte Empfänger haben jedoch das Recht, das Gut in Besitz zu nehmen. Neu ist die Bestimmung des § 1 lit. b, wonach der Absender durch einen Vermerk im Frachtbrief oder der Empfänger durch eine Verfügung nach Artikel 22 verlangen kann, daß er selbst oder ein Beauftragter die Behandlung betreibt, wenn und soweit die Gesetze und Vorschriften des Landes, in dem diese Förmlichkeiten zu erfüllen sind, ihn dazu ermächtigen.

Artikel 16 behandelt die Ablieferung des Gutes. Neu ist die Bestimmung des § 2 über die sogenannte Ersatzablieferung, die im Landesrecht mehrerer Vertragsstaaten, darunter auch Österreich, bereits derzeit enthalten ist. Danach gilt für alle Beförderungen einheitlich, daß die Übergabe des im Bestimmungsbahnhof angekommenen Gutes an die Zoll- oder Steuerverwaltung in deren Abfertigungsräumen oder Niederlagen, wenn diese nicht unter der Obhut der Eisenbahn stehen, sowie die Einlagerung bei der Eisenbahn

oder die Hinterlegung bei einem Spediteur oder in einem öffentlichen Lagerhaus der Ablieferung des Gutes an den Empfänger gleichsteht.

Durch eine Änderung des Wortlautes des § 3 der geltenden CIM (neu § 4) wird ermöglicht, daß der Empfänger seine Rechte aus dem Frachtvertrag gegen die Eisenbahn im eigenen Namen geltend machen kann, ohne vorher die das Gut belastenden überwiesenen Kosten bezahlen zu müssen, wenn der Verlust des Gutes festgestellt oder das Gut innerhalb der im Artikel 30 § 1 vorgesehenen Frist nicht angekommen ist.

Der zweite Absatz des § 4 der geltenden CIM („Vorbehalte bei der Annahme des Gutes sind wirkungslos, wenn sie nicht von der Eisenbahn anerkannt werden“) wurde mit der Begründung gestrichen, daß diese Bestimmung nie angewendet wird und Artikel 45 (Artikel 44 der geltenden CIM) den Empfänger genügend schützt.

Durch den neuen § 6 (geänderter zweiter Satz des § 2 der geltenden CIM) wird nicht nur, wie derzeit, das Verfahren, sondern auch die gesamte materielle Regelung der Ablieferung dem Landesrecht überlassen.

Artikel 17 handelt von der Zahlung der Kosten (Fracht, Nebengebühren, Zölle und sonstige von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung erwachsende Kosten). Der im § 2 unter lit. b zugelassene neue Frankaturvermerk „Franko aller Kosten, mit Ausnahme ...“ wird dann von Bedeutung sein, wenn der Absender alle Kosten mit verhältnismäßig wenig Ausnahmen übernehmen will. Durch den neuen Vermerk wird verhindert, daß der bestehende Frankaturvermerk „Franko einschließlich ...“ zu umfangreich wird.

Durch die Aufnahme des Wortlautes „sowie die Gebühr für die Angabe des Interesses an der Lieferung nach Artikel 20 § 2“ in den letzten Absatz des § 2 wird festgelegt, daß auch diese Nebengebühren, so wie die anderen Nebengebühren, die nach den Binnentarifen des Versandlandes oder nach einem internationalen Tarif für den ganzen in Betracht kommenden Durchlauf berechnet werden, bei Anwendung des Frankaturvermerkes unter lit. g in Verbindung mit einem unter den lit. a, b, c oder d vorgesehenen Vermerk in jedem Falle ganz vom Absender zu bezahlen sind.

Durch die Neufassung des § 3 (§ 4 der geltenden CIM) konnte der bisherige § 3 entfallen. Der neu aufgenommene zweite Satz des § 4 (§ 5 der geltenden CIM) stellt eine notwendige Ergänzung für den Fall dar, daß bei einer unfrankierten Sendung der Empfänger auf die Geltendmachung seiner Rechte verzichtet und bestimmt, daß sodann die Kosten zu Lasten des Absenders gehen.

Artikel 18 behandelt die Richtigstellung erhobener Kosten und deckt sich vollinhaltlich mit der geltenden CIM.

Artikel 19 beinhaltet Nachnahmen und Barvorschüsse. Die Frist, innerhalb welcher die Eisenbahn den vom Empfänger erhobenen Nachnahmebetrag dem Absender zur Verfügung zu stellen hat, wurde von sechs Wochen auf 30 Tage herabgesetzt. Durch die Aufnahme des Wortlautes „ganz oder zum Teil“ in den § 3 wird bestimmt, daß die Haftung der Eisenbahn auch besteht, wenn das Gut ohne Einziehung der Nachnahme teilweise ausgeliefert worden ist.

Artikel 20 enthält Bestimmungen über die Angabe des Interesses an der Lieferung. Auf Grund der Neufassung des § 2 wird die Nebengebühr für die Angabe des Interesses an der Lieferung nunmehr für den ganzen in Betracht kommenden Durchlauf nach den Tarifen der Versandbahn berechnet.

Artikel 21 behandelt das Recht des Absenders, durch nachträgliche Verfügungen den Frachtvertrag abzuändern. Die taxativ angeführten Tatbestände des § 1 können durch internationale Tarife erweitert werden. Der derzeit geltende Wortlaut hat nur geringfügige redaktionelle Änderungen erfahren, der Halbsatz nach dem Strichpunkt im letzten Absatz des geltenden § 4 wurde unter Neufassung als neuer § 4 in den Artikel 23 übernommen.

Artikel 22 behandelt das Recht des Empfängers zur Abänderung des Frachtvertrages: Nach der geltenden CIM hat der Empfänger das Recht, den Frachtvertrag abzuändern, wenn der Absender die auf die Beförderung im Bestimmungsland entfallenden Kosten nicht übernommen und im Frachtbrief den Vermerk „Empfänger verfügungsberechtigt“ angebracht hat. Letztere Bestimmung wurde nun in dem Sinne geändert, daß der Empfänger grundsätzlich verfügungsberechtigt ist und daß ihm nur dann, wenn der Absender im Frachtbrief den Vermerk „Empfänger nicht verfügungsberechtigt“ angebracht hat, dieses Recht entzogen ist.

Die Neufassung des § 1 lit. d ist eine notwendige Folge der Änderung des Artikels 15 § 1.

Artikel 23 enthält Bestimmungen über die Ausführung der nachträglichen Verfügungen. Mit dem letzten Absatz des § 2 wurde eine bisherige Tarifbestimmung (Einheitliche Zusatzbestimmung 4 zu Artikel 23) in den Text des Übereinkommens übernommen. Die Neufassung des § 3 beseitigt einen bisher bestandenen Widerspruch und legt eindeutig fest, daß die Kosten, die durch die Ausführung der Verfügung des Absenders oder des Empfängers entstehen, auf dem Gute haften und somit von demjenigen zu bezahlen sind, dem das Gut abgeliefert wird. Bezüglich des neuen § 4 siehe Bemerkung zu Artikel 21.

Artikel 24 und 25 behandeln die Beförderungs- und Ablieferungshindernisse: sie haben nur geringfügige redaktionelle Änderungen erfahren.

Titel III behandelt in den Artikeln 26 bis 53 die Haftung der Eisenbahn und die Geltendmachung der Ansprüche aus dem Frachtvertrag.

Artikel 26 legt den Grundsatz der Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen fest.

Artikel 27 regelt allgemein den Umfang der Haftung der Eisenbahn. Neu ist die lit. d des § 3, welche bestimmt, daß die Eisenbahn von der Haftung nach § 1 befreit ist, wenn der Verlust oder die Beschädigung des Gutes aus der mit der Tatsache, daß die zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften nach Artikel 15 § 1 lit. b durch den Absender, den Empfänger oder einen Beauftragten erfüllt werden, verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist. Die übrigen Änderungen sind redaktioneller Natur.

Artikel 28 bis 33 behandeln die Beweislast, die Vermutung bei Neuaufgabe, die Vermutung für den Verlust des Gutes, das Wiederauffinden des Gutes, die Höhe der Entschädigung bei Verlust des Gutes, die Einschränkung der Haftung bei Gewichtsverlust und die Höhe der Entschädigung bei Beschädigung des Gutes. Die vorgenommenen Änderungen sind redaktioneller Natur.

Artikel 34 enthält die Bestimmungen über die Höhe der Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist. Durch die in den §§ 1 und 2 vorgenommenen Änderungen wurde einerseits die Höchstentschädigung bei nicht nachgewiesenem Schaden auf ein Viertel der Fracht (in der geltenden CIM: die halbe Fracht) herabgesetzt und andererseits die Höchstentschädigung bei nachgewiesenem Schaden auf das Doppelte der Fracht (in der geltenden CIM: die einfache Fracht) erhöht.

Artikel 35 und 36 über die Begrenzung der Entschädigung durch bestimmte Tarife und über die Höhe der Entschädigung bei Angabe des Interesses an der Lieferung haben nur unwesentliche redaktionelle Änderungen erfahren.

Artikel 37 über die Höhe der Entschädigung bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn, welcher bisher bestimmte, daß für Schäden, die auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen sind, voller Schadenersatz jeweils bis zum Doppelten der in den Haftungsbestimmungen der CIM vorgesehenen Höchstbeträge zu leisten ist, wurde in dem Sinne geändert, daß im Falle des Vorsatzes der Eisenbahn die Beschränkung des Schadenersatzes auf einen Höchstbetrag entfällt.

Artikel 38 sichert den Forderungsberechtigten eine 5%ige jährliche Verzinsung des Entschädigungsbetrages zu. Artikel 39 der geltenden

CIM über die Rückzahlung der Entschädigung wurde unter Streichung des zweiten Absatzes, welcher von der Revisionskonferenz als nicht mehr den heutigen Verhältnissen entsprechend angesehen wurde, als § 2 in den Artikel 38 übernommen.

Artikel 39 über die Haftung der Eisenbahn für ihre Leute entspricht im wesentlichen dem § 40 der geltenden CIM.

Artikel 40 über die Geltendmachung außervertraglicher Ansprüche ist neu. Nach dieser Bestimmung kann in den Fällen des Artikels 27 § 1 (Überschreitung der Lieferfrist und Schäden, die durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstehen) gegen die Eisenbahn ein Anspruch auf Schadenersatz außervertraglich nicht geltend gemacht werden; dies gilt auch dann, wenn die Ansprüche gegen einen Angestellten der Eisenbahn geltend gemacht werden, für den die Eisenbahn gemäß Artikel 39 (Artikel 40 der geltenden CIM) haftet. Diese Regelung dient der Klarstellung und ist auf Grund unterschiedlicher Auslegungen der Bestimmungen im Kapitel des Titels III erforderlich geworden.

Artikel 41 bis 45 behandeln Reklamationen, die aktive und passive Klagelegitimation, die Zuständigkeit und die Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung des Gutes. Die materiellen Bestimmungen dieses Artikels sind unverändert geblieben. Als formelle Änderung wurde der § 5 des Artikels 43, welcher die Zuständigkeit behandelt, aus seinem Artikel herausgelöst und als neuer Artikel 44 aufgenommen. Der § 7 des Artikels 43, welcher festlegt, daß die Bestimmungen des Artikels 43 keine Anwendung auf den im Kapitel III des Titels III geregelten Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander finden, wurde als nicht erforderlich gestrichen, da sich diese Nichtanwendbarkeit ohnehin aus der Spezialvorschrift des Artikels 52 (Artikel 51 der geltenden CIM) ergibt.

Artikel 46 (Artikel 45 der geltenden CIM) regelt das Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrag. Im § 2 lit. b der geltenden CIM ist bestimmt, daß Entschädigungsansprüche wegen Überschreitung der Lieferfrist nicht mit der Annahme des Gutes durch den Berechtigten erlöschen, wenn sie bei der Eisenbahn binnen 30 Tagen geltend gemacht werden. Diese Frist wurde nunmehr auf 60 Tage erstreckt. Bei der im § 2 lit. d unter Z. 1 vorgesehenen Frist von sieben Tagen ist ebenfalls eine Besserstellung der Bahnkunden eingetreten, indem bestimmt wurde, daß diese Frist, falls sie an einem Sonntag oder gesetzlichen Feiertag ablaufen würde, erst am darauffolgenden Werktag endet.

Artikel 47 hat die Verjährung der Ansprüche aus dem Frachtvertrag zum Inhalt und entspricht im wesentlichen dem Artikel 46 der geltenden CIM.

Artikel 48 bis 53 (Artikel 47 bis 52 der geltenden CIM) regeln die Abrechnung zwischen den Eisenbahnen und den Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander. Die CIM gibt hiebei im Artikel 53 den Eisenbahnen ausdrücklich das Recht, durch besondere, von der CIM abweichende Bestimmungen den Rückgriff untereinander zu regeln. Von dieser Befugnis haben die Eisenbahnen weitgehend Gebrauch gemacht. Die von der Revisionskonferenz in diesen Artikeln vorgenommenen Änderungen sind rein redaktionell.

Titel IV enthält in den Artikeln 54 und 55, 57, 59 und 60 (Artikel 53 und 54, 56, 58 und 59 der geltenden CIM) Bestimmungen über die Anwendung des Landesrechtes, über das Prozeßverfahren, über die Festsetzung des Frankenwertes, die Umrechnungs- und Annahmekurse für fremde Währungen, die Liste der dem Übereinkommen unterstehenden Strecken sowie Sonderbestimmungen für bestimmte Beförderungen, wie die Beförderung von Privatwagen, Behältern und Expressgut. Die vorgenommenen Änderungen sind redaktioneller Natur.

Artikel 56 (Artikel 55 der geltenden CIM) enthält Bestimmungen über die Vollstreckbarkeit der Urteile sowie über die Beschlagnahme und Sicherheitsleistung. Der zweite Absatz des § 3 wurde neu gefaßt. Damit wurde an Stelle eines Hinweises auf den Artikel 15 der Anlage VII (Bestimmungen über die Beschlagnahme von Privatwagen) der Wortlaut dieses Artikels in das Übereinkommen selbst übernommen.

Artikel 58 (Artikel 57 der geltenden CIM) behandelt die Einrichtung des Berner Zentralamtes. Der letzte Satz des § 2, welcher bestimmt, daß die Anlage V (Satzung des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr) und die an ihr durch Vereinbarung aller Vertragsstaaten vorgenommenen Änderungen dieselbe Geltung und Geltungsdauer wie das Übereinkommen selbst haben, wurde unter Hinweis auf den Artikel 65 (Artikel 63 der geltenden CIM), welcher vorsieht, daß die Anlagen einen integrierenden Bestandteil des Übereinkommens bilden, gestrichen.

Artikel 61 (Artikel 60 der geltenden CIM) beinhaltet die schiedsgerichtliche Beilegung von Streitigkeiten. Der § 4 wurde neu gefaßt. Nach der derzeit geltenden Bestimmung richten sich die Bedingungen für die Hemmung oder Unterbrechung der Verjährung von Ansprüchen aus einem internationalen Frachtvertrag, auf Grund dessen die Einleitung eines Schiedsgerichtsverfahrens gemäß Artikel 61 (Artikel 60 der gel-

tenden CIM) begehrt wird, nach dem Recht des Landes, in dem die gerichtliche Klage zu erheben wäre. Auf Grund dieser Bestimmung würde die Verjährung eines zum Gegenstand eines schiedsgerichtlichen Verfahrens gemachten Anspruches nur dann unterbrochen, wenn im betreffenden Land eine positive Vorschrift bezüglich schiedsgerichtlicher Verfahren vorgesehen ist. Da in einigen Ländern eine solche Vorschrift nicht besteht, wurde durch die Neufassung festgelegt, daß die Einleitung des schiedsgerichtlichen Verfahrens bezüglich der Hemmung und Unterbrechung der Verjährung der strittigen Forderung dieselbe Wirkung wie die Erhebung der Klage vor dem ordentlichen Gericht hat.

Titel V behandelt in den Artikeln 62 bis 64 (Artikel 61 und 62 der geltenden CIM) Sonderbestimmungen.

Artikel 62 über vorübergehende Abweichungen von den Artikeln 17, 19, 21 und 22 des Übereinkommens entspricht vollinhaltlich dem Artikel 61 der geltenden CIM. Die vorgenommenen Änderungen sind redaktioneller Natur.

Artikel 63 über die Haftung im Eisenbahn-See-Verkehr entspricht wortwörtlich dem Artikel 62 der geltenden CIM.

Artikel 64 über die Haftung für die Folgen nuklearer Ereignisse ist neu. Damit wurde bestimmt, daß die Eisenbahn von der ihr gemäß dem Übereinkommen obliegenden Haftung befreit ist, wenn der Schaden durch ein nukleares Ereignis verursacht ist und wenn nach den besonderen, in einem Vertragsstaat geltenden Vorschriften über die Haftung auf dem Gebiet der Kernenergie der Inhaber einer Atomanlage oder eine ihm gleichgestellte Person für diesen Schaden haftet.

Titel VI umfaßt in den Artikeln 65 bis 68 und 70 (Artikel 63 bis 66 und 68 der geltenden CIM) die Schlußbestimmungen. Sie beinhalten Bestimmungen über die Unterzeichnung, die Ratifikation, die Inkraftsetzung, den Beitritt von Staaten zum Übereinkommen, die Dauer der durch die Vertragsstaaten eingegangenen Verpflichtungen, den Wortlaut des Übereinkommens sowie über die amtlichen Übersetzungen. Die in diesen Artikeln vorgenommenen Änderungen sind durchwegs redaktioneller Natur.

Artikel 69 (Artikel 67 der geltenden CIM) bestimmt im § 1, daß spätestens fünf Jahre nach der Inkraftsetzung des Übereinkommens eine Revisionskonferenz (ordentliche Revision) stattfinden soll, es sei denn, daß mindestens ein Drittel der Vertragsstaaten die frühere Abhaltung einer Revisionskonferenz verlangt (außerordentliche Revision).

Die Einrichtung der ordentlichen Revision sollte dem Umstand Rechnung tragen, daß sich

in einem Zeitraum von fünf Jahren die Verhältnisse auf dem Gebiet des Transportwesens schon derart ändern können, daß eine Anpassung der bestehenden Regelung an die geänderten Verhältnisse unerlässlich ist. Tatsächlich ist aber die Lage so, daß zufolge des langwierigen parlamentarischen und diplomatischen Ratifikations- und Inkraftsetzungsverfahrens die Beschlüsse einer ordentlichen Revisionskonferenz nur nach mehreren Jahren, also in einer Zeit in Kraft gesetzt werden können, in der bereits eine weitere ordentliche Revision aktuell wäre. Zur Vermeidung dieser Verzögerung wurde schon von der 5. Revisionskonferenz im § 3 die Einrichtung der sogenannten beschleunigten Revision geschaffen, derzufolge bestimmte Artikel und Anlagen des Übereinkommens, die auf technische und wirtschaftliche Verhältnisse des Transportwesens Bezug haben, die erfahrungsgemäß einer schnellen Fortentwicklung unterliegen, im Zeitraum zwischen den ordentlichen Revisionskonferenzen durch einen Revisionsausschuß in einem vereinfachten Revisionsverfahren geändert werden können. Des weiteren wurde für die Inkraftsetzung im zweiten Absatz des § 3 ein gegenüber der ordentlichen Revision beschleunigtes, automatisches Verfahren vorgesehen. So werden die Beschlüsse des Revisionsausschusses durch Vermittlung des Zentralamtes den Regierungen der Vertragsstaaten mitgeteilt; sie gelten als angenommen, wenn innerhalb dreier Monate nicht mindestens fünf Regierungen Widerspruch erhoben haben, und treten am ersten Tage des sechsten Monats nach dem Monat in Kraft, in dem das Zentralamt den Regierungen der Vertragsstaaten von ihrer Annahme Kenntnis gegeben haben. Durch die Revisionskonferenz wurde die Anzahl der dem beschleunigten Revisionsverfahren unterstellten Bestimmungen durch die Aufnahme des Artikels 5 § 5 und des Artikels 11 erweitert.

Im § 4 ist für die Anlagen I (Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn), VII (Internationale Ordnung für die Beförderung von Privatwagen) und VIII (Internationale Ordnung für die Beförderung von Behältern) gleichfalls ein vereinfachtes Revisionsverfahren und ein beschleunigtes, automatisches Inkraftsetzungsverfahren vorgesehen. Der Unterschied zum § 3 ist der, daß hier nicht von Revisionsausschüssen, sondern von Fachmännischen Ausschüssen gesprochen wird. Ein weiterer Unterschied, der darin bestanden hat, daß die Beschlüsse der Fachmännischen Ausschüsse schon am ersten Tag des dritten Monats nach dem Monat der Kenntnisgabe von der Annahme durch das Zentralamt in Kraft treten, wurde von der 6. Revisionskonferenz beseitigt.

Auf Grund des Artikels 50 Absatz 2 des Bundes-Verfassungsgesetzes unterliegen die Bestim-

mungen über die beschleunigte Revision (§§ 3 und 4) dem für verfassungsändernde Staatsverträge vorgesehenen Verfahren.

Als Anlagen, die einen integrierenden Bestandteil des Übereinkommens bilden, sind diesem beigefügt:

Anlage I: Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (RID). Diese Anlage unterliegt dem besonderen Revisionsverfahren nach Artikel 69 § 4 und wurde von der 6. Revisionskonferenz nur im Titel geändert (derzeitiger Titel: Vorschriften über die von der Beförderung ausgeschlossenen oder bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Stoffe und Gegenstände).

Anlage II: Frachtbriefmuster. Der Änderung im Artikel 7 Rechnung tragend, wurde im Feld 11 die Angabe „Tragfähigkeit“ durch „Lastgrenze“ ersetzt.

Anlage III: Allgemeine Erklärung über das Fehlen oder Mängel der Verpackung.

Anlage IV a: Muster für die nachträgliche Verfügung des Absenders.

Anlage IV b: Muster für die Verfügung des Empfängers. Die neu aufgenommene Z. 5 berücksichtigt die im Artikel 15 § 1 vorgenommene Ergänzung.

Anlage V: Satzung des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr. Die vorgenommenen Änderungen sind redaktioneller Natur.

Anlage VI: Satzung des Revisionsausschusses und der Fachmännischen Ausschüsse. Nach Artikel 9 gilt ein Antrag unter anderem dann als angenommen, wenn er die Mehrheit der abgegebenen Stimmen auf sich vereinigt. Neu ist nun die Bestimmung, daß hierbei die Enthaltungen nicht mitgezählt werden.

Anlage VII: Internationale Ordnung für die Beförderung von Privatwagen (RIP). Diese Anlage unterliegt dem besonderen Revisionsverfahren nach Artikel 69 § 4.

Anlage VIII: Internationale Ordnung für die Beförderung von Behältern (Containern) (RICO). Auch diese Anlage unterliegt dem besonderen Revisionsverfahren nach Artikel 69 § 4.

Anlage IX: Internationale Ordnung für die Beförderung von Expresgut (RIEx).

Anlage X: Schiedsgerichtsordnung.

B. Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV).

Die CIV zerfällt in sechs Titel.

Titel I behandelt in den Artikeln 1 bis 3 den Gegenstand und den Geltungsbereich des Übereinkommens.

Artikel 1 hat die Eisenbahnen und Beförderungen zum Inhalt, auf die das Übereinkommen Anwendung findet. Die vorgenommenen Änderungen sind redaktioneller Natur.

Artikel 2 enthält Bestimmungen über gemischte Beförderungen. Der § 1 wurde analog dem § 2 des Artikels 2 der CIM neu gefaßt.

Artikel 3 behandelt die Beförderungspflicht der Eisenbahn. Die Neufassung des § 2 korrespondiert mit der Neufassung des Artikels 5 § 4 der CIM.

Titel II, der vom Beförderungsvertrag handelt, umfaßt die Artikel 4 bis 27.

Artikel 4 verpflichtet den Reisenden, sich vor Antritt der Fahrt mit einem Fahrausweis zu versehen, diesen den mit der Prüfung betrauten Bediensteten vorzuzeigen und ihn bei Beendigung der Fahrt abzugeben. Diese Bestimmung entspricht wörtlich dem Artikel 4 der geltenden CIV.

Artikel 5 enthält nähere Bestimmungen über den Inhalt der Fahrausweise.

Artikel 6 behandelt die Fahrpreisermäßigung für Kinder. Im § 1 wurde die Altersgrenze für die freie Beförderung von Kindern, für die kein besonderer Platz beansprucht wird, vom vollendeten vierten auf das vollendete fünfte Lebensjahr erhöht. Allerdings wurde zugleich durch eine Neufassung des § 3 bestimmt, daß die Tarife eine andere Altersgrenze festsetzen können, die jedoch nicht niedriger sein darf, als vier Jahre.

Artikel 7 behandelt die Geltungsdauer der Fahrausweise. Die §§ 2 und 3 (Mindestgeltungsdauer der Fahrausweise und Ermächtigung zur Festsetzung einer anderen Geltungsdauer für besondere Fahrausweise zu ermäßigten Preisen) wurden mit der Begründung gestrichen, daß die Geltungsdauer der Fahrausweise nunmehr im „Gemeinsamen Internationalen Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck (TCV)“ einheitlich auf zwei Monate festgesetzt ist und es daher überflüssig sei, in der CIV eine bedeutend geringere Mindestgeltungsdauer vorzuschreiben, zumal übrigens im § 1 hinsichtlich der Geltungsdauer der Fahrausweise auf die Tarife verwiesen wird.

Artikel 8 bis 12 treffen Richtlinien für die Anweisung und Vorausbestellung der Plätze, für die Unterbrechung der Fahrt in Unterwegsbahnhöfen sowie für den Übergang in eine höhere Wagenklasse oder in einen Zug höherer Gattung und enthalten Bestimmungen über Reisende ohne gültigen Fahrausweis sowie über die von der Fahrt ausgeschlossenen oder nur bedingt zugelassenen Personen. Die vorgenommenen Änderungen sind redaktioneller Natur.

Artikel 13 enthält Bestimmungen über die Mitnahme von Handgepäck und Tieren in die

Personenwagen. Durch eine Neufassung wurden die Artikel 13 und 14 der geltenden CIV (von der Mitnahme in die Personenwagen ausgeschlossene Gegenstände, Mitnahme von Handgepäck und Tieren in die Personenwagen) ohne wesentliche materielle Änderung zum jetzigen Artikel 13 zusammengefaßt.

Artikel 14 und 15 über Züge und Fahrpläne sowie über die Versäumung des Anschlusses und den Ausfall von Zügen entsprechen wörtlich den Artikeln 15 und 16 der geltenden CIV.

Artikel 16 (Artikel 17 der geltenden CIV) umschreibt den Begriff des Reisegepäcks. Die vorgenommenen Änderungen sind redaktioneller Natur. § 4 der geltenden CIV, welcher die Eisenbahnen ermächtigte, durch die Tarife die in den §§ 2 und 3 bezeichneten Gegenstände von der Beförderung als Reisegepäck auszuschließen, wenn diese zum Verkauf bestimmt sind, wurde mit der Begründung gestrichen, daß auf Grund der Erfahrungen in den wenigsten Fällen das Zutreffen dieser Voraussetzung nachgewiesen werden kann.

Artikel 17 (Artikel 18 der geltenden CIV) bezeichnet die von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossenen Gegenstände. Dieser Artikel wurde in Anlehnung an den Artikel 3 der CIM neu gefaßt.

Artikel 18 und 19 über die Verantwortlichkeit des Reisenden für sein Reisegepäck, über Zuschläge, wenn von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände trotzdem mitgeführt werden, sowie über die Verpackung und Beschaffenheit des Reisegepäcks entsprechen unter geringfügigen redaktionellen Abweichungen den Artikeln 19 und 20 der geltenden CIV.

Artikel 20 und 21 enthalten die Bestimmungen über die Abfertigung und Beförderung des Reisegepäcks sowie über den Gepäckschein. Diese Bestimmungen sind derzeit im Artikel 21 der geltenden CIV zusammengefaßt.

Artikel 22 enthält Bestimmungen über die Angabe des Interesses an der Lieferung bei Reisegepäck. Auf Grund der Neufassung des § 2 wird die Nebengebühr für die Angabe des Interesses an der Lieferung nicht mehr durch das Übereinkommen selbst, sondern durch die internationalen Tarife festgesetzt.

Artikel 23 behandelt die Auslieferung des Reisegepäcks. Analog zu Artikel 16 § 4 der geltenden CIM wurde der zweite Absatz des § 6 der geltenden CIV gestrichen.

Artikel 24 enthält grundsätzliche Bestimmungen über die Tarife. Die durch die Neuaufnahme eines zweiten Absatzes zu § 2 und die Neufassung des § 4 vorgenommenen materiellen Änderungen korrespondieren mit den im Artikel 9 der CIM vorgenommenen Änderungen.

Artikel 25 behandelt die Erfüllung der zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften durch den Reisenden.

Artikel 26 enthält Bestimmungen über die Erstattung von Fahrpreis und Gepäckfracht bei nicht oder nur zum Teil ausgenützten Fahrausweisen beziehungsweise bei Zurücknahme des Reisegepäcks im Aufgabe- oder in einem Unterwegsbahnhof sowie über die Erstattung und Nachzahlung von Fahrpreis und Gepäckfracht bei unrichtiger Anwendung des Tarifes und bei Rechenfehlern. Mit der Neufassung der §§ 1 bis 6 hat die Revisionskonferenz einem Antrag Österreichs Folge geleistet und die bisher äußerst komplizierten Bestimmungen über die Erstattung des Fahrpreises in Anlehnung an die diesbezüglichen Bestimmungen des § 25 der Eisenbahn-Verkehrsordnung einer wesentlichen Vereinfachung zugeführt.

Artikel 27 bestimmt, daß Meinungsverschiedenheiten unter Reisenden oder zwischen Reisenden und Bahnbediensteten während der Fahrt vom Zugführer, in den Bahnhöfen vom Aufsichtsbeamten zu entscheiden sind. Dieser Artikel hat keine Änderung erfahren.

Titel III behandelt in den Artikeln 28 bis 53 die Haftung der Eisenbahn und die Geltendmachung der Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag.

Artikel 28 bis 34 beinhalten die Bestimmungen über die Haftung der Eisenbahn aus der Beförderung von Reisenden, Handgepäck und Tieren, über die Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen für Reisegepäck, den Umfang der Haftung der Eisenbahn und die Beweislast, über die Vermutung für den Verlust des Reisegepäcks und das Wiederauffinden des Reisegepäcks sowie über die Höhe der Entschädigung bei Verlust und bei Beschädigung des Reisegepäcks. Die vorgenommenen Änderungen sind redaktioneller Natur.

Artikel 35 setzt die Höhe der Entschädigung für verspätete Auslieferung des Reisegepäcks fest. Neu ist der § 4, welcher bestimmt, daß bei verspäteter Auslieferung von Automobilen, Anhängern und Motorrädern mit Seitenwagen, die als Reisegepäck befördert wurden, die Eisenbahn nur dann eine Entschädigung zu zahlen hat, wenn ein Schaden nachgewiesen wird, und nur bis zur Höhe der Fracht. Maßgeblich für die Aufnahme dieser Bestimmung war, daß das hohe Gewicht der in Frage stehenden Gegenstände auf Grund der Bestimmungen der §§ 1 und 2, welche die Entschädigung nach dem Gewicht des Reisegepäcks festsetzen, zu übermäßigen Entschädigungen führen würde.

Artikel 36 über die Höhe der Entschädigung bei Angabe des Interesses an der Lieferung hat keine Änderung erfahren.

Artikel 37 über die Höhe der Entschädigung bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn wurde analog zu Artikel 37 der CIM neu gefaßt. Demnach entfällt im Falle eines Vorsatzes der Eisenbahn die Beschränkung des Schadenersatzes auf einen Höchstbetrag.

Artikel 38 über die Verzinsung und die Rückzahlung der Entschädigung faßt die Bestimmungen der Artikel 38 und 39 der geltenden CIV zu einem Artikel zusammen. Der zweite Absatz des Artikels 39 der geltenden CIV, welcher den Fall des Betruges seitens des Berechtigten zum Gegenstand hat, wurde von der Revisionskonferenz als nicht mehr den heutigen Verhältnissen entsprechend angesehen und gestrichen.

Artikel 39 (Artikel 40 der geltenden CIV) behandelt die Haftung der Eisenbahn für ihre Leute und hat nur geringfügige redaktionelle Änderungen erfahren.

Artikel 40 über die Geltendmachung außervertraglicher Ansprüche ist neu und korrespondiert mit dem neu in die CIM aufgenommenen Artikel 40.

Artikel 41 bis 47 behandeln Reklamationen, die aktive und passive Klagelegitimation, die Zuständigkeit, die Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung des Reisegepäcks, das Erlöschen sowie die Verjährung der Ansprüche gegen die Eisenbahn und entsprechen im wesentlichen den Bestimmungen der Artikel 41 bis 46 der geltenden CIV. Es wurde lediglich der bisherige Artikel 43 zur Klarstellung in zwei Artikel (43 und 44) aufgegliedert und der § 6 dieses Artikels in Analogie zu Artikel 43 der geltenden CIM gestrichen. Die im Artikel 46 (Artikel 45 der geltenden CIV) § 2 lit. d unter Z. 1 vorgenommene Ergänzung entspricht der korrespondierenden Neufassung des Artikels 46 § 2 lit. d Z. 1 der CIM.

Artikel 48 bis 53 regeln die Abrechnung und den Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander und entsprechen materiell den Artikeln 47 bis 52 der geltenden CIV.

Titel IV enthält in den Artikeln 54 bis 61 (Artikel 53 bis 60 der geltenden CIV) Bestimmungen über die Anwendung des Landesrechtes, über das Prozeßverfahren, die Vollstreckbarkeit der Urteile, die Festsetzung des Frankwertes, die Umrechnungs- und Annahmekurse für fremde Währungen, die Einrichtung des Berner Zentralamtes, die Liste der dem Übereinkommen unterstehenden Strecken, Zusatzbestimmungen sowie Bestimmungen über die schiedsgerichtliche Beilegung von Streitigkeiten. Diese Artikel sind wörtlich gleichlautend mit den Artikeln 54 bis 61 der CIM. Die dort gemachten Bemerkungen gelten daher auch für die CIV.

Titel V behandelt in den Artikeln 62 und 63 (Artikel 61 der geltenden CIV) Sonderbestimmungen.

Artikel 62 enthält Bestimmungen über die Haftung im Eisenbahn-See-Verkehr und deckt sich wörtlich mit dem Artikel 61 der geltenden CIV.

Artikel 63 über die Haftung für die Folgen nuklearer Ereignisse ist neu und entspricht wörtlich dem in die CIM neu aufgenommenen Artikel 64.

Titel VI umfaßt in den Artikeln 64 bis 67 und 69 (Artikel 62 bis 65 und 67 der geltenden CIV) die Schlußbestimmungen über die Unterzeichnung, die Ratifikation, die Inkraftsetzung, den Beitritt von Staaten zum Übereinkommen, die Dauer der durch die Vertragsstaaten eingegangenen Verpflichtungen, den Wortlaut des Übereinkommens sowie über die amtlichen Übersetzungen. Der Titel VI stimmt materiell und formell mit dem Titel VI der CIM überein.

Lediglich **Artikel 68** (Artikel 66 der geltenden CIV) trifft im § 3 nur für die CIV geltende Bestimmungen. Diese Bestimmungen beinhalten die sogenannte beschleunigte Revision der CIV und unterliegen, so wie die §§ 3 und 4 des Artikels 69 der CIM, auf Grund des Artikels 50 Absatz 2 des Bundes-Verfassungsgesetzes dem für verfassungsändernde Staatsverträge vorgesehenen Verfahren.

Als **Anlagen**, die einen integrierenden Bestandteil des Übereinkommens bilden, sind diesem beigefügt:

Anlage I: Gepäckscheinmuster.

Anlage II: Satzung des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr.

Anlage III: Satzung des Revisionsausschusses.

Anlage IV: Schiedsgerichtsordnung.

C. Zusatzprotokoll.

Die 6. Revisionskonferenz hat sowohl zur CIM als auch zur CIV das Zusatzprotokoll vom 25. Feber 1961 beschlossen. Dieses ist als Ergänzung zu den beiden Übereinkommen ratifikationsbedürftig. In seinem Abschnitt I regelt das Zusatzprotokoll die Beteiligung der beiden Gebietsteile Deutschlands an den beiden Übereinkommen CIM und CIV. Die darin enthaltenen Bestimmungen entsprechen sinngemäß den Bestimmungen, die im Zusatzprotokoll vom 11. April 1953 (BGBl. Nr. 31/1956) und im Protokoll B vom 18. Juni 1955 (BGBl. Nr. 33/1956) enthalten sind. Die im Abschnitt II unter den Z. 1 und 3 enthaltenen Vorbehalte des Vereinigten Königreiches, betreffend einen Hinweis auf das Zusatzprotokoll in den internationalen Beförderungsdokumenten und betreffend die Beförderung gefährlicher Güter von und nach dem Vereinigten Königreich, entsprechen den zu den Übereinkommen von 1952 geltend gemachten und im Zusatzprotokoll vom 11. April 1953 (BGBl. Nr. 31/1956) sowie im Zusatzprotokoll vom 25. Oktober 1952 (BGBl. Nr. 30/1956) enthaltenen Vorbehalten. Neu hinzugekommen ist nur je ein Vorbehalt des Vereinigten Königreiches (Abschnitt II Z. 2) und Frankreichs (Abschnitt III), betreffend die Veröffentlichung der Tarife und die Gleichbehandlung der Benützer.