

665.

Konwencja Międzynarodowa**o przewozie osób i bagażu kolejami żelaznymi, podpisana w Bernie 23 października 1924 r.**Przekład.

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,
 MY, IGNACY MOŚCICKI,
 PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

wszem wobec i każdemu z osobna, komu o tem
 wiedzieć należy, wiadomem czynimy:

Dnia dwudziestego trzeciego października tysiąc
 dziewięćset dwudziestego czwartego roku podpisana
 została w Bernie Konwencja Międzynarodowa o prze-
 wozie osób i bagażu kolejami żelaznymi, wraz z za-
 łącznikami i protokołem o następującem brzmieniu
 dosłownem:

KONWENCJA MIĘDZYNARODOWA

**o przewozie kolejami żelaznymi osób i bagażu
 (K. M. O.) zawarta pomiędzy**

Niemcami, Austrią, Belgją, Bułgarią, Danją, Wolnem
 Miastem Gdańskiem, Hiszpanją, Estonją, Finlandją,
 Francją, Grecją, Węgrami, Włochami, Łotwą, Litwą,
 Luksemburgiem, Norwegją, Holandją, Polską, Portu-
 galją, Rumunją, Królestwem Serbów, Chorwatów
 i Słoweńców, Szwecją, Szwajcarją i Czechosłowacją.

Rządy Państw powyżej wyszczególnionych,
 uznając pożytek stworzenia Konwencji o przewozie
 osób i bagażu, postanowiły zawrzeć w tym celu
 Konwencję na podstawie projektu, opracowanego
 na ich zlecenie za wspólną zgodą i zawartego w Pro-
 tokóle, podpisanym w Bernie w dniu 8 czerwca
 1923 r. i mianowały jako swych Pełnomocników:

Niemcy:

P. Edwarda HOFFMANN, Chargé d'Affaires
 w Szwajcarji.

Austria:

Jego Ekszelencję P. Leo di PAULI, Pośła Nadzw-
 yczajnego i Ministra Pełnomocnego w Szwajcarji.

Belgja:

Jego Ekszelencję P. Fernand PELTZER, Pośła
 Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego
 w Szwajcarji.

AU NOM DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,
 NOUS, IGNACY MOŚCICKI,
 PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,

à tous ceux qui ces présentes Lettres verront,
 Salut:

Une Convention International concernant le
 transport des voyageurs et des bagages par chemins
 de fer avec des Annexes et un Protocole y relatifs
 ayant été signée à Berne le vingt trois Octobre mil
 neuf cent vingt quatre, Convention, Annexes et Pro-
 tocole dont la teneur suit:

CONVENTION INTERNATIONALE

**concernant le transport des voyageurs et des bagages
 par chemins de fer (C. I. V.) conclue entre**

L'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le
 Danemark, la Ville Libre de Dantzig, l'Espagne,
 l'Estonie, la Finlande, la France, la Grèce, la Hon-
 grie, l'Italie, la Lettonie, la Lithuanie, le Luxem-
 bourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portu-
 gal, la Roumanie, le Royaume des Serbes, Croates
 et Slovènes, la Suède, la Suisse et la
 Tchécoslovaquie.

Les Gouvernements des États ci-dessus énumé-
 rés, ayant reconnu l'utilité d'établir une Conven-
 tion concernant le transport des voyageurs et des
 bagages,

ont résolu de conclure à cet effet une Conven-
 tion basée sur le projet qu'ils ont fait élaborer d'un
 commun accord et qui est contenu dans le Procès-
 verbal signé à Berne le 8 juin 1923, et ont nommé
 pour leurs Plénipotentiaires, savoir:

L'Allemagne:

Monsieur Edouard HOFFMANN, Chargé d'Affaires
 en Suisse.

L'Autriche:

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

La Belgique:

Son Excellence Monsieur Fernand PELTZER, En-
 voyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiai-
 re en Suisse.

Bułgaria:

P. Dimitri MIKOFF, Chargé d'Affaires w Szwajcarii.

La Bulgarie:

Monsieur Dimitri MIKOFF, Chargé d'Affaires en Suisse.

Danja:

Jego Ekscelencję P. Andreas de OLDENBURG, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego w Szwajcarii.

Le Danemark:

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

Wolne Miasto Gdańsk:

Jego Ekscelencję P. Jana MODZELEWSKIEGO, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego Polski w Szwajcarii.

La Ville Libre de Dantzig:

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

Hiszpanja:

Jego Ekscelencję P. Emilio de PALACIOS Y FAU, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego w Szwajcarii.

L'Espagne:

Son Excellence Monsieur Emilio de PALACIOS y FAU, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

Estonja:

P. Karl MENNING, Chargé d'Affaires w Niemczech i Szwajcarii.

L'Estonie:

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

Finlandja:

P. Urho TOIVOLA, Dyrektora Sekretarjatu Finlandzkiego przy Lidze Narodów.

La Finlande:

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

Francja:

Jego Ekscelencję P. Henry ALLIZÉ, Ambadora w Szwajcarii;
P. Maurice SIBILLE, Deputowanego;
P. Clément COLSON, Wiceprezesa Rady Stanu.

La France:

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

Grecja:

P. Vassili DENDRAMIS, Chargé d'Affaires w Szwajcarii.

La Grèce:

Monsieur Vassili DENDRAMIS, Chargé d'Affaires en Suisse.

Węgry:

P. Feliksa PARCER de TERJÉKFALVA, Chargé d'Affaires w Szwajcarii.

La Hongrie:

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

Włochy:

Jego Ekscelencję P. Carlo GARBASSO, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego w Szwajcarii.

L'Italie:

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

Łotwa:

Jego Ekscelencję P. Oskara VOIT, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego w Niemczech i Szwajcarii.

La Lettonie:

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

Litwa:

Jego Ekscelencję P. Venceslas SIDZIKAUSKAS, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego w Niemczech, Chargé d'Affaires w Szwajcarii.

La Lithuanie:

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

Luksemburg:

P. Antoine LEFORT, Radcę Stału, Pierwszego Komisarza Rządowego dla Kolei Żelaznych.

Norwegja:

Jego Ekscelencję P. Johannes IRGENS, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego we Włoszech i Szwajcarji.

Holandia:

Jego Ekscelencję P. Willem I. DOUDE VAN TROOSTWIJK, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego w Szwajcarji.

Polska:

Jego Ekscelencję P. Jana MODZELEWSKIEGO, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego w Szwajcarji.

Portugalia:

Jego Ekscelencję P. Antonio M. B. FERREIRA, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego w Szwajcarji.

Rumunja:

Jego Ekscelencję P. Nicolas PETRESCO - COMNENE, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego w Szwajcarji.

Królestwo Serbów, Chorwatów i Słowenów:

Jego Ekscelencję P. Miloutine YOVANOVITCH, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego w Szwajcarji.

Szwecja:

Jego Ekscelencję P. Barona Jonas M. ALSTRÖMER, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego w Szwajcarji.

Szwajcarja:

Pana Giuseppe MOTTA, Radcę Związkowego, Szefa Departamentu Związkowego Politycznego.

Czechosłowacja:

Pana Otakar LANKAŠ, Szefa Departamentu Ministerjum Kolei Żelaznych, którzy, w obecności i z udziałem Pana Jean MORIZE, Delegata Komisji Rządowej Terytorjum Zagłębia Sarry,

po okazaniu sobie pełnomocnictw swych, uznanych za dobre i należyte co do formy, zgodzili się na następujące artykuły:

Le Luxembourg:

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

La Norvège:

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

Les Pays-Bas:

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

La Pologne:

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

Le Portugal:

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

La Roumanie:

Son Excellence Monsieur Nicolas PETRESCO-COMNENE, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

Le Royaume Des Serbes, Croates et Slovènes:

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

La Suède:

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

La Suisse:

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

La Tchécoslovaquie:

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

LESQUELS, en présence et avec la participation de Monsieur Jean MORIZE, Délégué de la Commission de Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre,

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

Tytuł I.

PRZEDMIOT I ZAKRES KONWENCJI.

Artykuł 1.

Koleje żelazne i przewozy, do których stosuje się Konwencję.

§ 1. Konwencję niniejszą, stosuje się do wszystkich przewozów osób i bagażu za międzynarodowymi dowodami przewozowymi, dokonywanych na obszarze co najmniej dwóch umawiających się Państw wyłącznie po liniach, zamieszczonych w liście, sporządzonej zgodnie z artykułem 58 Konwencji niniejszej.

§ 2. Konwencja niniejsza nie ma jednak zastosowania:

1. Do przewozów, przy których stacje wyjazdu (wysłania) i przybycia znajdują się na obszarze tego samego Państwa, dokonywanych na obszarze innego Państwa tylko tranzytem:

- a) jeżeli linie tranzytowe eksploatuje kolej żelazna tego Państwa, skąd wyjeżdża podróżny (wysyła się bagaż);
- b) nawet wówczas, gdy linie tranzytowe nie są eksploatowane przez kolej żelazną tego Państwa, skąd wyjeżdża podróżny (wysyła się bagaż), lecz interesowane koleje żelazne zawarły odrębne układy, na mocy których, przewozów tych nie uważa się za międzynarodowe.

2. Do przewozów między stacjami dwóch Państw sąsiednich, jeżeli przewozu na całej przestrzeni dokonywują koleje żelazne jednego z tych Państw i żadne z tych Państw nie sprzeciwia się temu.

§ 3. Taryfy ustalają relacje, w których wydaje się międzynarodowe bilety i kwity bagażowe.

Artykuł 2.

Udział przedsiębiorstw innych, niż koleje żelazne.

§ 1. Prócz kolei żelaznych, do listy wzmiankowanej w artykule 1 mogą być włączone także regularne linie komunikacji samochodowej lub wodnej, uzupełniające przewóz koleją żelazną, po których przewóz międzynarodowy odbywa się pod odpowiedzialnością jednego z umawiających się Państw lub jednej z kolei żelaznych włączonych do listy.

§ 2. Przedsiębiorstwa, eksploatujące te linie, mają wszystkie obowiązki i korzystają z wszystkich praw, jakie wynikają z niniejszej Konwencji dla kolei żelaznych, z zastrzeżeniem zmian uzasadnionych odmiennym sposobem przewozu. Zmiany te nie mogą jednak zawierać uchyleń od postanowień o odpowiedzialności, ustalonych niniejszą Konwencją.

§ 3. Każde Państwo, które zamierza włączyć do listy jedną z linii, wymienionych w § 1, ma obowiązek czuwania, aby zmiany, przewidziane w § 2, były ogłoszone w takim samym trybie jak taryfy.

Titre premier.

OBJET ET PORTÉE DE LA CONVENTION.

Article premier.

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

§ 1. La présente Convention s'applique à tous les transports de voyageurs et de bagages avec des titres de transports internationaux pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des États contractants et s'effectuant exclusivement par des lignes inscrites sur la liste établie conformément à l'article 58 de la présente Convention.

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

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

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

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

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

Article 2.

Participation d'entreprises autres que les chemins de fer.

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

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

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

Artykuł 3.

Odprawa przez połączenie.

§ 1. Konwencję niniejszą stosuje się również do przewozów osób i bagażu ze stacji niezamieszczonej w taryfie międzynarodowej do stacji połączenia tego samego Państwa, włączonej do rzeczony taryfy, a stamtąd do stacji przeznaczenia, włączonej do tejże taryfy. Przewozy te mogą się odbywać na podstawie albo międzynarodowego biletu, względnie kwitu bagażowego, w którym stawki taryfowe za szlak bezpośredni oraz za szlak do stacji połączenia są dodane, albo też na podstawie dwóch łącznych biletów. Jeżeli wystawiono dwa bilety, na drugim bilecie należy wymienić pierwotną stację wyjazdu.

§ 2. Koleje żelazne postanawiają w jakiej mierze i pod jakimi warunkami można żądać na pewnych stacjach takiego przewozu przez stację połączenia. Stacje te są wykazywane w spisie, podawanym do wiadomości kolejom interesowanym.

Artykuł 4.

Obowiązek dokonywania przewozu przez kolej żelazną.

W razie istnienia taryfy międzynarodowej lub komunikacji przez połączenie, przewidzianej w myśl artykułu 3, kolej nie może odmówić przewozu, o ile:

- a) podróżny zastosuje się do postanowień niniejszej Konwencji;
- b) przewóz zwykłymi środkami przewozowymi jest możliwy;
- c) przewóz nie jest wzbroniony w żadnym z Państw interesowanych przepisami ustawowymi lub ze względu na porządek publiczny;
- d) przewoźnikowi nie stoją na przeszkodzie okoliczności, których kolej żelazna nie mogła uniknąć i którym nie mogła zapobiec.

Tytuł II.

UMOWA O PRZEWÓZ.

Rozdział I.

Przewóz podróżnych.

Artykuł 5.

Prawo przejazdu.

§ 1. Podróżny, rozpoczynając jazdę, musi być zaopatrzony w bilet. Taryfy mogą jednak przewidywać wyjątki pod tym względem.

§ 2. Podróżny jest obowiązany zachować bilet przez cały czas podróży oraz okazywać go, na żądanie, każdemu z organów upoważnionych do kontroli i oddać po ukończeniu jazdy.

Artykuł 6.

Bilety.

§ 1. Bilety wydane na przejazd międzynarodowy na zasadach niniejszej Konwencji powinny posiadać znak .

Article 3.

Soudure.

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

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

Article 4.

Obligation pour le Chemin de fer de transporter.

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

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

Titre II.

DU CONTRAT DE TRANSPORT.

Chapitre premier.

Transport des voyageurs.

Article 5.

Droit au transport.

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

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

Article 6.

Billets.

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

§ 2. Bilety powinny zawierać dane następujące:

- a) stacja wyjazdu i przeznaczenia;
- b) droga przejazdu, z zaznaczeniem różnych dróg lub środków przewozowych, o ile ich użycie jest dozwolone;
- c) rodzaj pociągu i klasa wagonu;
- d) opłata za przejazd;
- e) dzień, od którego zaczyna się ważność biletu;
- f) czas ważności.

§ 3. Taryfy lub układy między kolejami żelaznymi stanowią, w jakim języku bilety mają być drukowane i wypełniane, jak również ich formę i treść.

§ 4. Bilety zeszytowe, zawierające kartki kontrolne, jak również zestawiane bilety kuponowe stanowią jedyny dowód przewozowy w rozumieniu Konwencji niniejszej.

Bilety łączone pod jedną okładką przez urzędowe biura podróży lub agencje prywatne, stanowią każdy osobno odrębny dowód przewozowy, do którego mają zastosowanie, zależnie od okoliczności, przepisy wewnętrzne Państwa interesowanego lub przepisy Konwencji niniejszej.

§ 5. O ile taryfy nie przewidują wyjątków, bilet może być odstąpiony tylko wtedy, gdy nie jest imienny i przed rozpoczęciem podróży.

Spekulacja biletami i odprzedaż ich za cenę inną, niż taryfowa, podlega w każdym Państwie ustawom i regulaminom tego Państwa.

Artykuł 7.

Zniżka opłat za przejazd dzieci.

§ 1. Dzieci aż do ukończonego czwartego roku życia przewozi się bezpłatnie bez biletu, o ile nie zażądano dla nich osobnego miejsca.

§ 2. Dzieci po ukończonym czwartym roku aż do ukończenia dziesięciu lat życia, oraz dzieci w młodszym wieku, dla których zażądano osobnego miejsca, przewozi się za zniżoną opłatą, która nie może przewyższać połowy ceny biletu dla dorosłych.

Udzielenie tej zniżki nie obowiązuje w stosunku do biletów, których ceny już są obniżone w porównaniu z cenami normalnej taryfy.

Artykuł 8.

Okres ważności biletów.

§ 1. Okres ważności biletów powinien być ustalony przez taryfy.

§ 2. Okres ten nie może wynosić mniej niż:

dla biletów pojedynczych:

na każde rozpoczęte 150 kilometrów . . . 1 dobę,
dla biletów tam i zpowrotem:

na odległościach do 50 kilometrów włącznie 2 doby,
od 51 do 100 kilometrów . . . 3 doby,

na każde dalsze rozpoczęte 100 kilometrów 1 dobę.

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

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

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

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

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

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

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

Article 7.

Réduction de prix pour les enfants.

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

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

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

Article 8.

Durée de validité des billets.

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

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

Billets simples:

par fraction indivisible de 150 kilomètres . . . 1 jour;

Billets aller et retour:

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

de 51 à 100 kilomètres . . . 3 jours;

par fraction indivisible de 100 kilomètres en sus . . . 1 jours.

§ 3. Specjalne bilety o cenach niższych mogą mieć inny okres ważności.

Artykuł 9.

Wyznaczanie i zamawianie miejsc.

§ 1. Sposób wyznaczania miejsc określają przepisy, obowiązujące na każdej z kolei żelaznych.

§ 2. Taryfy lub rozkłady jazdy stanowią, czy i pod jakimi warunkami mogą być zamawiane miejsca w pewnych pociągach.

Artykuł 10.

Zatrzymywanie się na stacjach pośrednich.

Taryfy stanowią czy i pod jakimi warunkami podróżny może zatrzymywać się na stacjach pośrednich w okresie czasu ważności biletu.

Artykuł 11.

Przejsięcie do innej klasy lub pociągu.

Podróżny może zająć miejsce w klasie wyższej lub przejść do pociągu wyższej kategorii niż wskazany na bilecie, pod warunkami, podanymi w taryfach i za uiszczeniem przewidzianej dopłaty.

Artykuł 12.

Podróżny bez ważnego biletu.

Podróżny, który nie może okazać ważnego biletu, niezależnie od odpowiedzialności karnej, obowiązany jest uiścić, oprócz opłaty za przebytą przestrzeń, także dopłatę obliczoną według regulaminów kolei żelaznej, na której zażądano okazania biletu.

W razie braku takich przepisów, podróżny winien uiścić dopłatę w wysokości ceny biletu za szlak przejechany.

Artykuł 13.

Osoby niedopuszczane lub dopuszczane warunkowo do przejazdu pociągami.

§ 1. Nie są przyjmowane do pociągu lub też mogą być usunięte z pociągu w czasie podróży:

- a) osoby w stanie nietrzeźwym, osoby, które swym zachowaniem obrażają przyzwoitość publiczną lub nie stosują się do przepisów ustawowych i regulaminów; osoby te nie mają prawa żądać zwrotu ani ceny biletu, ani opłaty uiszczonej za przewóz ich bagażu;
- b) osoby, których obecność wskutek choroby lub z innych przyczyn mogłaby być uciążliwą dla towarzyszy podróży, o ile nie zamówiono dla nich osobnego przedziału lub niema możliwości oddania go im do użytku za opłatą. Jednakowoż osoby, które za-

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

Article 9.

Attribution et location des places.

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

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

Article 10.

Arrêts aux stations intermédiaires.

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

Article 11.

Changement de classe ou de train.

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

Article 12.

Voyageur sans billet valable.

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

Article 13.

Personnes exclues du train ou admises conditionnellement.

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

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

chorowały podczas jazdy, powinny być dowieszone do pierwszej stacji, na której mogą otrzymać konieczną opiekę. Opłatę za przejazd i za przewóz bagażu zwraca się im po potrąceniu należności za przebytą drogę.

§ 2. Przewóz osób chorych na choroby zakaźne normują umowy międzynarodowe, w braku takich, przepisy obowiązujące w każdym Państwie.

Artykuł 14.

Przedmioty wyłączone od przewozu w wagonach osobowych.

§ 1. Nie wolno zabierać do wagonów osobowych przedmiotów zagrażających niebezpieczeństwem, w szczególności zaś broni nabitej, materiałów wybuchowych, łatwo zapalnych lub żrących, jak również przedmiotów, których obecność w wagonie mogłaby być niedogodną lub uciążliwą dla współpodróżnych.

Jednakowoż podróżnym, którzy pełniąc służbę publiczną mają przy sobie broń palną, jak również myśliwym i strzelcom wolno wziąć ze sobą amunicję, w ilości nie przekraczającej najniższego maksimum wagi z pośród określonych przez regulaminy obowiązujące na obszarach, przez które się przejeżdża. Straży towarzyszącej więźniom, jadącej z nimi w specjalnych wagonach osobowych lub przedziałach, dozwala się brać ze sobą broń nabitą.

§ 2. Personel kolejowy ma prawo sprawdzać w obecności podróżnego właściwości przedmiotów zabranych do wagonu osobowego w razie uzasadnionego podejrzenia o przekroczenie postanowień § 1.

§ 3. Przekraczający powyższe postanowienia odpowiadają za wszelką szkodę, wynikłą skutkiem naruszenia postanowień § 1 i podlegają nadto karom, przewidzianym przez ustawy i regulaminy.

Artykuł 15.

Zabieranie bagażu ręcznego i zwierząt do wagonów osobowych.

§ 1. Podróżnym wolno zabierać ze sobą bezpłatnie do wagonów osobowych przedmioty łatwo przenośne (bagaż ręczny), o ile nie sprzeciwiają się temu przepisy celne, akcyzowe, skarbowe, policyjne oraz przepisy innych władz administracyjnych, i jeżeli przedmioty te nie grożą uszkodzeniem wagonu. Każdy podróżny ma do dyspozycji dla swego bagażu ręcznego tylko przestrzeń nad i pod miejscem, które zajmuje; taryfy mogą ustanawiać dalsze ograniczenia.

§ 2. Zwierząt żywych nie wolno zabierać do wagonów osobowych. Małe pieski i inne małe zwierzęta domowe mogą być jednak zabierane, o ile nie zabraniają tego przepisy policyjne poszczególnych Państw i nikt ze współpodróżnych nie sprzeciwia się temu.

sonnes tombées malades en cours de route doivent être transportées au moins jusqu'à la première station où il est possible de leur donner les soins nécessaires; le prix du transport et la taxe perçue pour les bagages leur seront restitués, après déduction de la part afférente au parcours effectué.

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

Article 14.

Objets exclus des voitures.

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

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

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

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

Article 15.

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

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

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

Zabieranie zwierząt do pewnych rodzajów wagonów lub kategorii pociągów może być wzbronione lub dopuszczone przez taryfy lub rozkłady jazdy.

Taryfy stanowią, czy i za jakie zwierzęta należy uiszczać opłatę przewozową.

§ 3. Czuwanie nad bagażem ręcznym i zwierzętami, które podróżny zabiera ze sobą, należy do niego samego.

Artykuł 16.

Spóźnienia się pociągów. Strata połączeń.
Odwołanie pociągów.

W razie straty połączenia wskutek spóźnienia się pociągu lub też w razie odwołania pociągu na całym przebiegu lub na jego części, o ile podróżny pragnie dalej odbywać podróż, kolej żelazna jest obowiązana przewieźć go wraz z bagażem, w miarę możliwości, i bez żadnej dopłaty, pociągiem, idącym ku tej samej stacji przeznaczenia po tej samej lub po innych liniach, należących do tych samych zarządów kolejowych, aby dać możliwość podróżnemu przybyć na stację przeznaczenia z jaknajmniejszym opóźnieniem.

Zawiadawca stacji powinien w takim wypadku poświadczyć na bilecie, że podróżny stracił połączenie lub że odwołano pociąg, przedłużyć w miarę potrzeby termin ważności biletu, zaświadczyć bilet jako ważny na przejazd w nowym kierunku, wyższą klasę lub na droższy pociąg. Kolej żelazna ma jednakże prawo włączyć w taryfach czy w rozkładach jazdy używalność pewnych pociągów.

Rozdział II.

Przewóz bagażu.

Artykuł 17.

Określenie bagażu. Przedmioty wyłączone od przewozu.

§ 1. Za bagaż uważa się tylko przedmioty, przeznaczone do osobistego użytku podróżnego w podróży, przewożone w kufrach, koszach, walizkach, trokach, pudłach do kapeluszy i w innym podobnym opakowaniu.

§ 2. Ponadto dopuszcza się do przewozu jako bagaż, pod warunkiem, że służą do użytku podróżnego:

- a) krzesła przenośne lub na kołach, dla chorych;
- b) wózki dziecięce;
- c) kufry z próbkami towarów;
- d) instrumenty muzyczne przenośne, w skrzynkach, futerałach lub innym opakowaniu;
- e) przedmioty służące do przedstawień artystycznych, o ile ich opakowanie, objętość i waga pozwalają na szybkie załadowanie i umieszczenie w wagonie bagażowym;
- f) instrumenty miernicze o długości do 4 metrów i ręczne narzędzia rzemieślnicze;
- g) rowery i motocykle o jednym siedzeniu, pod warunkiem usunięcia akcesoriów, o ile zbiorniki benzynowe posiadają kurki spustowe.

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

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

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

Article 16.

Retards. Correspondances manquées. Suppressions de trains.

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

Chapitre II.

Transport des bagages.

Article 17.

Définitions des bagages. Objets exclus du transport.

§ 1. Ne sont considérés comme bagages que les objets affectés à l'usage personnel du voyageur pour son voyage contenus dans des malles, paniers, valises, sacs de voyage, boîtes à chapeaux et autres emballages de ce genre.

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

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

we i są zupełnie opróżnione; saneczki o jednym lub dwu siedzeniach, narty i żagle łyżwiarskie.

§ 3. Inne przedmioty, nie przeznaczone do osobistego użytku podróżnych, jak również zwierzęta w klatkach, zapewniających dostateczne bezpieczeństwo, mogą być przyjmowane jako bagaż, o ile na to pozwalają taryfy.

§ 4. Wyłącza się od przewozu w charakterze bagażu przedmioty, które są wyłączone lub warunkowo dopuszczone do przewozu, stosownie do Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi.

Artykuł 18.

Odpowiedzialność podróżnego za posiadany bagaż.

Dopłaty.

§ 1. Posiadacz kwitu bagażowego jest odpowiedzialny za zachowywanie przepisów artykułu 17; ponosi on wszelkie następstwa przekroczenia tych przepisów.

§ 2. Kolej żelazna, w razie podejrzenia przekroczenia, ma prawo sprawdzić, czy zawartość bagażu odpowiada przepisom. Posiadacza kwitu bagażowego wzywa się, aby był obecny przy sprawdzaniu; jeżeli posiadacz się nie stawia lub jeżeli nie można odszukać go, sprawdzania należy dokonać w obecności dwóch świadków, nie należących do służby kolei żelaznej, o ile przepisy ustawowe lub regulaminowe w Państwie, gdzie odbywa się sprawdzanie, nie przewidują odmiennego sposobu postępowania. W razie stwierdzenia przekroczenia, posiadacz kwitu bagażowego ponosi koszty, spowodowane sprawdzeniem.

§ 3. W wypadkach przekroczenia postanowień § 4 artykułu 17, posiadacz kwitu bagażowego, niezależnie od zapłacenia różnicy w należności przewozowej, od wynagrodzenia ewentualnej szkody i od odpowiedzialności karnej, powinien uiścić dopłatę.

Za przedmioty wyłączone od przewozu dopłata wynosi po 15 franków od kilograma brutto, najmniej jednak 30 franków, jeżeli pośród tych przedmiotów znajdują się materiały, wyłączone od przewozu na zasadzie artykułu 3, pozycji 4 Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi lub zaliczone do klas I i II w Załączniku I do Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi; po 5 franków zaś, najmniej jednak 10 franków w innych wypadkach.

Jeżeli przepisy obowiązujące w wewnętrznej komunikacji kolei żelaznej, na której stwierdzono przekroczenie, przewidują w sumie dopłatę niższą, należy pobrać tę ostatnią.

Artykuł 19.

Opakowanie i stan bagażu.

§ 1. Kolej może odmówić przyjęcia bagażu, którego opakowanie jest niedostateczne lub którego

pourvus de robinets de vidange et complètement vides d'essence, ainsi que les luges à une ou deux places, les skis et les voiles pour patineurs.

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

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

Article 18.

Responsabilité du voyageur en ce qui concerne ses bagages.

Surtaxes.

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

§ 2. Le Chemin de fer a le droit, en cas de présomption de contravention, de vérifier si le contenu des bagages répond aux prescriptions. Le détenteur du bulletin est appelé à assister à la vérification; s'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint et à défaut d'autres prescriptions légales ou réglementaires en vigueur dans l'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 du § 4 de l'article 17, le détenteur du bulletin de bagages doit payer une surtaxe sans préjudice du supplément de taxe, et s'il y a lieu, des indemnités pour le dommage ainsi que des sanctions pénales.

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

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

Article 19.

Emballage et conditionnement des bagages.

§ 1. Les bagages dont l'emballage est insuffisant ou le conditionnement défectueux peuvent être

stan wykazuje braki. Jeżeli pomimo to bagaż będzie przyjęty, kolej żelazna ma prawo stan jego omówić w kwicie bagażowym.

§ 2. Sztuki bagażu powinny być zaopatrzone w trwałe napisy, z oznaczeniem nazwiska podróżnego, jego adresu i stacji przeznaczenia. Kolej może odmówić przyjęcia sztuk, które nie posiadają takich napisów.

§ 3. Dawne nalepki, adresy i inne napisy, pochodzące z poprzednich przewozów, podróżny powinien usunąć.

Artykuł 20.

Nadawanie bagażu. Kwit bagażowy.

§ 1. Bagaż przyjmuje się tylko za okazaniem biletu ważnego na przejazd co najmniej do stacji przeznaczenia bagażu.

O tem, czy i pod jakimi warunkami może być dopuszczony do przewozu bagaż bez okazania biletu, stanowią taryfy.

§ 2. Na nadany bagaż należy wydać podróżnemu kwit bagażowy.

§ 3. Poza tem przy nadawaniu bagażu postępuje się według regulaminów obowiązujących na stacji nadania.

§ 4. Kwity bagażowe wydawane w komunikacjach międzynarodowych, powinny być sporządzane według wzoru ustanowionego w Załączniku I do niniejszej Konwencji.

§ 5. Na kwitach bagażowych powinny być oznaczone:

- a) stacja nadania i przeznaczenia;
- b) droga przewozu;
- c) dzień nadania i pociąg, na który nadano bagaż;
- d) ilość biletów (z wyjątkiem wypadku, przewidzianego w 2-im ustępie § 1-go);
- e) ilość i waga sztuk;
- f) należność za przewóz i ewentualne inne opłaty;
- g) podana słowami wyrażona kwota podanego interesu w dostawie, zgodnie z artykułem 35.

§ 6. Język, w jakim mają być drukowane i wypełniane kwity bagażowe, określają taryfy lub umowy między kolejami żelaznymi.

Artykuł 21.

Wydawanie bagażu.

§ 1. Bagaż wydaje się za zwrotem kwitu bagażowego. Kolej żelazna nie ma obowiązku sprawdzać, czy posiadacz kwitu jest uprawniony do odbioru.

§ 2. Posiadacz kwitu bagażowego ma prawo żądać na stacji przeznaczenia wydania bagażu po przybyciu pociągu, na który bagaż nadał i po upływie czasu, koniecznego do przygotowania bagażu do wydania, w danym razie również do załatwienia formalności celnych, akcyzowych, skarbowych, policyj-

refusés. S'ils sont néanmoins acceptés, le Chemin de fer aura le droit de mentionner leur état sur le bulletin de bagages.

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

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

Article 20.

Enregistrement. Bulletin de bagages.

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 21.

Livraison.

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

§ 2. Le détenteur du bulletin de bagages est en droit de réclamer au bureau de la station destinataire la livraison des bagages aussitôt que s'est écoulé, après l'arrivée du train pour lequel les bagages ont été enregistrés, le temps nécessaire pour la mise à disposition ainsi que, le cas échéant, pour l'accom-

nych oraz wymaganych przez inne władze administracyjne.

§ 3. W razie nieprzedstawienia kwitu bagażowego kolej żelazna obowiązana jest wydać bagaż tylko wówczas, gdy zgłaszający się udowodni, że ma do niego prawo; jeżeli dowód ten będzie uznany za niewystarczający, kolej żelazna może żądać złożenia kaucji.

§ 4. Bagaż wydaje się na stacji, do której został nadany. Na żądanie posiadacza kwitu bagażowego, zgłoszone w odpowiedniej chwili, bagaż może być jednak zwrócony na stacji nadania lub wydany na stacji pośredniej za zwrotem kwitu bagażowego, a jeżeli wymaga tego taryfa, za okazaniem ponadto biletu o tyle, o ile na wykonanie takiego żądania pozwalają okoliczności, i nie sprzeciwiają się mu przepisy celne, akcyzowe, skarbowe, policyjne oraz przepisy innych władz administracyjnych.

§ 5. Posiadacz kwitu bagażowego, któremu nie wydano bagażu w okolicznościach wskazanych wyżej w § 2, może żądać stwierdzenia na kwicie bagażowym jakiego dnia i o jakiej godzinie domagał się wydania bagażu.

§ 6. Pozatem, wydawanie bagażu podlega przepisom obowiązującym na kolei żelaznej wydającej bagaż.

Rozdział III.

Przepisy wspólne dla przewozu osób i bagażu.

Artykuł 22.

Pociągi. Rozkłady jazdy. Wyciągi z taryf.

§ 1. Przewozu dokonywa się pociągami regularnymi, przewidzianymi w rozkładach jazdy i pociągami kursującymi w miarę potrzeby.

§ 2. Koleje żelazne obowiązane są ogłaszać na stacjach we właściwym czasie rozkłady jazdy na należących do nich liniach. Rozkłady te powinny wskazywać rodzaj pociągu, klasy wagonów i godziny odjazdu pociągów; dla większych stacji przejściowych i dla stacji końcowych powinny one wskazywać również godziny przyjazdu i ważniejsze połączenia pociągów.

Unieważnione rozkłady jazdy powinny być niezwłocznie usuwane.

§ 3. Na każdej stacji otwartej dla ruchu międzynarodowego podróżny powinien mieć możliwość zasięgnięcia wiadomości z taryf lub wyciągów z taryf o cenach biletów międzynarodowych tam sprzedawanych i o wysokości odnośnych opłat za przewóz bagażu.

Artykuł 23.

Zasady obliczania opłat przewozowych. Taryfy.

§ 1. Opłaty przewozowe oblicza się według taryf, prawnie obowiązujących i należycie ogłaszanych w każdym Państwie. Taryfy te powinny zawierać wszystkie dane potrzebne do obliczenia opłat

plissement des formalités requises par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives.

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

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

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

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

Chapitre III.

Dispositions Communes aux transports des voyageurs et des bagages.

Article 22.

Trains. Horaires. Extraits de Tarifs.

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

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

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

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

Article 23.

Bases pour le calcul des prix de transport. Tarifs.

§ 1. Les prix de transport sont calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés dans chaque État. Ces tarifs doivent contenir toutes les indications nécessaires pour le calcul des

przewozowych i należności dodatkowych, oraz określać, w danym razie, obowiązujące warunki zamiany obcych walut.

§ 2. Taryfy powinny podawać specjalne warunki przewozu.

Taryfy powinny być stosowane jednakowo względem wszystkich; warunki, w nich zawarte obowiązują o tyle, o ile nie są sprzeczne z Konwencją niniejszą; w przeciwnym razie uważane są za nieważne i nieistniejące.

Bezpośrednie taryfy międzynarodowe oraz ich zmiany wprowadza się od daty wskazanej w ogłoszeniu; w razie podwyższenia tych taryf lub innych obostrzeń w warunkach przewozu, ogłoszenie winno co najmniej o 8 dni poprzedzać datę ich wprowadzenia.

Jeżeli przy nieistnieniu bezpośredniej taryfy wydaje się jednak międzynarodowe bilety lub kwity bagażowe, kolej żelazna, która zmieni swoją taryfę, może domagać się od innych kolei żelaznych stosowania zmienionej taryfy nie wcześniej, jak w 8 dni po otrzymaniu przez nie zawiadomienia o zmianach.

Taryfy, wprowadzone tylko na określony przeciąg czasu, tracą moc obowiązującą po upływie tego okresu.

Artykuł 24.

Zakaz odrębnych umów.

Zakazana i nieważna jest każda umowa, przyznająca jednemu lub większej liczbie podróżnych zniżkę w opłatach taryfowych.

Natomiast dozwolone są zniżki opłat należycie ogłoszone i jednakowo dla wszystkich dostępne na tych samych warunkach, jako też zniżki udzielane bądź to dla celów eksploatacji kolei żelaznej, bądź to ze względu na potrzeby administracji publicznej, cele dobroczynne, wychowawcze i naukowe.

Artykuł 25.

Formalności celne, akcyzowe oraz wymagane przez władze skarbowe, policyjne i inne administracyjne.

Podróżny ma obowiązek zastosowania się do przepisów celnych, akcyzowych, skarbowych, policyjnych oraz wymaganych przez inne władze administracyjne, które dotyczą jego osoby, jako też rewizji jego bagażu, tak nadanego za kwitem bagażowym, jak i ręcznego. Podróżny powinien być obecny przy rewizji, o ile przepisy nie dopuszczają co do tego wyjątków. Kolej żelazna nie bierze na siebie żadnej odpowiedzialności wobec podróżnego w razie niezastosowania się przez niego do tych przepisów.

Artykuł 26.

Zwroty.

§ 1. W razie nieużytkowania biletu, uiszczonej zań kwota może być zażądana zpowrotem pod warunkiem potrącenia z niej opłat, wyszczególnionych poniżej w § 3 i 4.

prix de transport et des frais accessoires, et spécifier, le cas échéant, les conditions dans lesquelles il sera tenu compte du change.

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

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

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

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

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

Article 24.

Interdiction des traités particuliers.

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

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

Article 25.

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

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

Article 26.

Restitutions.

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

§ 2. W razie zużytkowania biletu tylko częściowo wskutek śmierci, choroby lub wypadku, który dotknął podróżnego, lub innej nieuniknionej przyczyny tego rodzaju, zwraca się za potrąceniem opłat, wyszczególnionych w §§ 3 i 4, różnicę między całą opłatą uiszczoną a należnością za przejazd dokonany, obliczoną według taryfy normalnej.

§ 3. Nie ulegają zwrotowi: podatki, dodatki za miejsca zamówione, koszty sporządzenia biletów zeszytowych i prowizja za sprzedaż biletów.

§ 4. Z kwoty, podlegającej zwrotowi, potrąca się 10%, nie mniej jednak, jak 0,50 fr. i nie więcej jak 3 fr. od jednego biletu, jak również ewentualne koszty przesłania należności.

Potrącenia tego nie dokonywa się, jeżeli niezutytkowany bilet zwrócono w dniu wydania kasie, która go wydała.

§ 5. Jeżeli podróżny napotka przeszkody w dalszej podróży według rozkładu jazdy, tracąc połączenie wskutek spóźnienia się pociągu, z powodu odwołania pociągu lub przerwy w ruchu i zaniecha udania się w dalszą drogę, to ma prawo żądać od kolei zastosowania postanowień § 2; potrącenia według § 4 nie stosuje się w tych wypadkach.

§ 6. Opłaty za bilety o cenach niższych zwraca się tylko w wypadkach i na warunkach przewidzianych w § 5; biletów niżkowych dla dzieci, wydawanych stosownie do pierwszego ustępu § 2 artykułu 7, nie uważa się za bilety o cenach niższych w rozumieniu niniejszego paragrafu.

§ 7. W razie zagubienia biletu, żadnych opłat się nie zwraca.

§ 8. W razie wycofania bagażu przed wysłaniem go ze stacji nadania, uiszczona zań opłata przewozowa może być zażądana zpowrotem.

Jeżeli bagaż wycofano na stacji pośredniej, opłata zwraca się tylko w wypadkach przewidzianych w §§ 2 i 5, i według postanowień tamże zawartych.

W obu powyższych wypadkach z kwoty przypadającej do zwrotu, potrąca się 0,50 fr. od kwitu bagażowego oraz, ewentualnie, podatki.

§ 9. Taryfy mogą zawierać odmienne postanowienia, które jednak nie mogą ustanawiać warunków ostrzejszych dla podróżnych.

§ 10. Wszelkie roszczenia o zwrot, oparte na postanowieniach §§ 1, 2, 5, 6 i 8, wygasają, jeżeli nie zostały zgłoszone do kolei żelaznej w terminie sześciu miesięcy po upływie ważności biletu.

§ 11. W razie nieprawidłowego zastosowania taryfy lub omyłki w określeniu należności przewozowych i innych opłat, różnica powinna być zwrócona, względnie dopłacona.

§ 12. Nadpłaty stwierdzone przez kolej żelazną, o ile przenoszą 0,50 fr. od jednego biletu lub jednego kwitu bagażowego, powinny być, o ile to jest możliwe, podane z urzędu do wiadomości interesowanego i zwrócone możliwie jaknajrychlej.

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

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

§ 4. Sont déduits du montant à restituer, un droit de 10%, 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 pas opérée lorsqu'un billet resté inutilisé est restitué le jour même de l'émission au bureau qui l'a délivré.

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

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

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

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

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

Dans les deux cas, un droit de 0 fr. 50 par bulletin ainsi que, le cas échéant, les impôts sont déduits du montant de la restitution.

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

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

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

§ 12. Les différences en plus constatées par le Chemin de fer doivent être si possible portées d'office à la connaissance de l'intéressé lorsqu'elles dépassent 0 fr. 50 par chaque billet ou par chaque bulletin de bagages, et le règlement doit en être opéré le plus tôt possible.

§ 13. We wszystkich wypadkach, nieprzewidzianych w artykule niniejszym, i w razie braku odrębnych umów między kolejami żelaznymi, stosuje się regulaminy wewnętrzne.

Artykuł 27.

Spory.

Spory między podróżnymi jak również spory między podróżnymi i personelem kolejowym rozstrzyga narazie na stacjach urzędnik, pełniący służbę zawiadowcy, w drodze zaś, prowadzący pociąg.

Tytuł III.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ KOLEI ŻELAZNYCH. SKARGI.

Rozdział I.

Odpowiedzialność.

Artykuł 28.

Odpowiedzialność za przewóz podróżnych, bagażu ręcznego i zwierząt.

§ 1. Odpowiedzialność kolei żelaznej za śmierć lub kalectwo, którym uległ podróżny wskutek wypadku z pociągiem, jak również za szkody, spowodowane spóźnieniem się lub odwołaniem pociągu albo brakiem połączenia, określają ustawy i regulaminy Państwa, gdzie zdarzenie nastąpiło. Do wypadków tych nie stosuje się postanowień, zawartych w tytule niniejszym.

§ 2. Za bagaż ręczny i zwierzęta, nad którymi nadzór w myśl artykułu 15 należy do podróżnego, kolej żelazna odpowiada tylko wówczas, jeżeli szkoda powstała z jej winy.

§ 3. W wypadkach powyższych nie ma zastosowania zasada współodpowiedzialności kolei żelaznych.

Artykuł 29.

Współodpowiedzialność kolei żelaznych za bagaż.

§ 1. Kolej żelazna, która przyjęła bagaż do przewozu, wydając międzynarodowy kwit bagażowy, odpowiada za dokonanie przewozu na całym przebiegu aż do wydania bagażu.

§ 2. Każda następna kolej żelazna, przez sam fakt przyjęcia bagażu przystępuje do udziału w umowie o przewóz i przejmuje obowiązki z niej wynikające, co nie narusza jednak postanowień artykułu 42, § 2, dotyczących kolei przeznaczenia.

Artykuł 30.

Rozmiar odpowiedzialności.

§ 1. Kolej żelazna odpowiada na warunkach określonych w rozdziale niniejszym, za szkodę po-

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

Article 27.

Contestations.

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

Titre III.

RESPONSABILITÉ DES CHEMINS DE FER. ACTIONS.

Chapitre premier.

Responsabilité.

Article 28.

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

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

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

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

Article 29.

Responsabilité collective des Chemins de fer pour les bagages.

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

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

Article 30.

Etendue de la responsabilité.

§ 1. Le Chemin de fer est responsable, dans les conditions déterminées au présent chapitre, du

wstałą wskutek całkowitego lub częściowego zaginięcia albo uszkodzenia bagażu od chwili przyjęcia do przewozu, aż do wydania, bądź to wskutek opóźnienia dostawy.

§ 2. Kolej żelazną zwalnia się od tej odpowiedzialności w wypadku całkowitego lub częściowego zaginięcia albo uszkodzenia bagażu, jeżeli udowodni, że szkoda powstała z winy podróżnego, skutkiem przyrodzonej właściwości bagażu lub skutkiem siły wyższej.

Kolej nie odpowiada za szkodę, powstałą z powodu szczególnej właściwości bagażu, wadliwego opakowania lub nadania jako bagaż przedmiotów wyłączonych od przewozu.

Jeżeli podług okoliczności danego wypadku szkoda mogła wyniknąć skutkiem niebezpieczeństwa, wynikającego bądź to ze szczególnej właściwości bagażu, bądź też z wadliwego opakowania, bądź wreszcie z tego powodu, że bagaż składał się z przedmiotów niedopuszczonych do przewozu, jako bagaż, to istnieje domniemanie, że szkoda wynikła rzeczywiście z jednej z tych przyczyn, o ile osoba uprawniona nie udowodni, że szkoda nie jest ich następstwem.

§ 3. Kolej żelazna wolna jest również od odpowiedzialności za szkodę wynikłą wskutek opóźnienia dostawy, jeżeli udowodni, że opóźnienie zostało spowodowane okolicznościami, których kolej żelazna nie mogła uniknąć i którym nie mogła zapobiec.

Artykuł 31.

Wysokość odszkodowania za całkowite lub częściowe zaginięcie bagażu.

Jeżeli na mocy postanowień Konwencji niniejszej kolej żelazna winna zapłacić odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie bagażu, dopuszcza się żądanie:

- a) w razie udowodnienia wysokości szkody: zwrotu tej szkody, w kwocie nie przewyższającej jednak 20 franków za każdy brakujący kilogram wagi brutto;
- b) w razie nieudowodnienia wysokości szkody: kwoty, obliczonej ryczałtowo po 10 franków za każdy brakujący kilogram wagi brutto.

Ponadto podlegają zwrotowi uiszczona należność za przewóz, cło i inne wydatki za bagaż zaginiony, jednak bez jakiegokolwiek dalszego odszkodowania, z zastrzeżeniem wyjątków, przewidzianych poniżej w artykułach 35 i 36.

Artykuł 32.

Domniemanie zaginięcia bagażu. Odnalezienie bagażu.

§ 1. Brakującą sztukę bagażu uważa się za zaginioną po upływie 14 dni od chwili zażądania jej wydania.

§ 2. W razie odnalezienia szuka bagażu, uważanej za zaginioną, w ciągu roku od zażądania jej wydania, kolej żelazna obowiązana jest zawiadomić o tem podróżnego, o ile miejsce jego zamieszkania jest jej znane lub może być odszukane.

dommage résultant, soit de la perte totale ou partielle des bagages ainsi que des avaries qu'ils subissent, à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, soit des retards à la livraison.

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

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

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

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

Article 31.

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

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

- a) si le montant du dommage est prouvé: une somme égale à ce montant, sans pouvoir excéder 20 francs par kilogramme de poids brut manquant;
- b) si le montant du dommage n'est pas prouvé: une somme calculée à forfait à raison de 10 francs par kilogramme de poids brut manquant.

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

Article 32.

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

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

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

§ 3. Po otrzymaniu takiego zawiadomienia podróżny może żądać w terminie 30-dniowym, aby sztukę bagażu dostarczono mu bezpłatnie, według jego wyboru, na stację przeznaczenia lub na stację nadawczą, za zwrotem otrzymanego przez niego odszkodowania, zachowując wszelkie prawa do odszkodowania za opóźnienie, przewidzianego w artykule 34 i, w danym zaś razie, w artykule 35, § 3.

§ 4. Jeżeli odnalezionej sztuki bagażu nie zażądano w 30-dniowym terminie, przewidzianym powyżej w § 3 lub jeżeli odnaleziono ją dopiero po upływie roku od zażądania wydania, kolej żelazna może rozporządzać nią zgodnie z ustawami i regulaminami Państwa, w którym się znajduje.

Artykuł 33.

Wysokość odszkodowania w razie uszkodzenia bagażu.

W razie uszkodzenia bagażu kolej żelazna obowiązana jest zapłacić kwotę, o którą obniżyła się jego wartość, bez dalszego odszkodowania, z zastrzeżeniem jednak wyjątków, przewidzianych w artykułach 35 i 36.

Odszkodowanie nie może jednak przewyższać:

- a) jeżeli wskutek uszkodzenia obniżyła się wartość przesyłki, kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia całej przesyłki;
- b) jeżeli wskutek uszkodzenia obniżyła się wartość tylko części bagażu, kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia części, której wartość się obniżyła.

Artykuł 34.

Wysokość odszkodowania za opóźnione wydanie bagażu.

§ 1. W razie opóźnionego wydania bagażu, o ile podróżny nie udowadnia, że skutkiem tego opóźnienia wynikła szkoda, kolej żelazna obowiązana jest zapłacić odszkodowanie w wysokości 10 centymów za każdy kilogram wagi brutto bagażu, wydanego z opóźnieniem, i za każde zaczęte 24 godziny, licząc od chwili, kiedy zażądano wydania, jednak najwyżej za dni 14.

§ 2. Jeżeli udowodniono, że wskutek opóźnienia wynikła szkoda, należy zapłacić za nią odszkodowanie w kwocie, która nie może jednak przekraczać czterokrotnego ryczałtowego odszkodowania, określonego w § 1 niniejszego artykułu.

§ 3. Odszkodowania, przewidziane w obu poprzednich paragrafach, nie mogą być doliczone do odszkodowań, któreby się należały za całkowite zaginięcie bagażu.

W razie częściowego zaginięcia bagażu odszkodowania te wypłaca się za część niezaginioną.

W razie uszkodzenia bagażu dolicza się je ewentualnie do odszkodowania, przewidzianego w artykule 33.

Artykuł 35.

Deklaracja interesu w dostawie.

§ 1. Przy każdej przesyłce bagażowej można podać deklarację interesu w dostawie; deklaracja ta powinna być wpisana do kwitu bagażowego.

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

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

Article 33.

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

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

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser:

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

Article 34.

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

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

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

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

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

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

Article 35.

Déclaration d'intérêt à la livraison.

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

W razie braku odmiennego postanowienia w taryfach, wysokość kwoty deklarowanego interesu powinna być podana w walucie Państwa, skąd bagaż wysłano.

§ 2. Od deklarowanej sumy pobiera się opłatę dodatkową w stosunku jednej czwartej od tysiąca, za każde zaczęte 10 kilometrów.

Taryfy mogą obniżyć tę opłatę i ustalać minimum należności.

§ 3. W razie deklarowania interesu w dostawie, można żądać w wypadkach opóźnienia:

- a) bez udowadniania, że z opóźnienia wynikła szkoda i w granicach kwoty deklarowanego interesu, — 0,20 franka za każdy kilogram wagi brutto bagażu, wydane z opóźnieniem, i za każde zaczęte 24 godzin, licząc od chwili zażądania wydania, jednak najwyżej za dni 14;
- b) w razie dostarczenia dowodu, że z opóźnienia wynikła szkoda, — wynagrodzenia tej szkody aż do wysokości kwoty deklarowanego interesu.

Jeżeli wysokość kwoty deklarowanego interesu jest niższa od odszkodowań, przewidzianych w artykule 34, to odszkodowania te mogą być żądane zamiast odszkodowań, przewidzianych pod literami a) i b) niniejszego paragrafu.

§ 4. W razie udowodnienia szkody, wynikającej z całkowitego lub częściowego zaginięcia albo uszkodzenia bagażu, dla którego podano deklarację interesu w dostawie, może być przyznane odszkodowanie do wysokości deklarowanej sumy. Odszkodowanie to dolicza się do odszkodowań, przewidzianych w artykułach 31 i 33.

Artykuł 36.

Odszkodowanie w wypadku złego zamiaru lub ciężkiego zaniedbania ze strony kolei żelaznej.

We wszystkich wypadkach, w których całkowite lub częściowe zaginięcie, uszkodzenie albo opóźniona dostawa bagażu mają za przyczynę zły zamiar lub ciężkie zaniedbanie ze strony kolei żelaznej, podróżnemu należy się pełne odszkodowanie za udowodnione straty do podwójnej wysokości kwot maksymalnych, przewidzianych w artykułach 31, 33, 34 i 35.

Artykuł 37.

Oprocentowanie odszkodowania.

Podróżny może żądać odsetek w stosunku sześciu od sta od sumy odszkodowania przyznanego mu z każdego kwitu bagażowego, o ile odszkodowanie to przekracza dziesięć franków.

Odsetki liczą się od dnia wniesienia reklamacji w drodze administracyjnej, przewidzianej w artykule 40 lub, jeżeli reklamacji nie zgłoszono, od dnia wystąpienia z powództwem w drodze sądowej.

Artykuł 38.

Zwrot odszkodowań.

Każde odszkodowanie niesłusznie otrzymane należy zwrócić.

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

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

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

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

- a) s'il n'est pas prouvé qu'un dommage soit résulté de ce retard et dans les limites de l'intérêt déclaré, 0 fr. 20 par kilogramme de poids brut de bagages livrés en retard et par fraction indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, avec maximum de quatorze jours;
- b) si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard, une indemnité pouvant s'élever jusqu'au montant de l'intérêt déclaré.

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

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

Article 36.

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

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

Article 37.

Intérêts de l'indemnité.

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

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

Article 38.

Restitution des indemnités.

Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

W wypadku oszustwa, kolej żelazna, niezależnie od sankcyj karnych, ma nadto prawo do poszukiwania kwoty, równej sumie niesłusznie wypłaconej.

Artykuł 39.

Odpowiedzialność kolei żelaznej za jej personel.

Kolej żelazna odpowiada za jej personel oraz za inne osoby, któremi się posługuje przy wykonywaniu podejmowanego przewozu.

O ile jednak personel kolejowy, na żądanie podróżnych spełnia czynności, do których kolej żelazna nie jest obowiązana, uważa się go za działającego z ramienia podróżnego, któremu usługę tę oddaje.

Rozdział II.

Reklamacje w drodze administracyjnej. Skargi sądowe; postępowanie i przedawnienie w sporach, wynikłych z umowy o przewóz.

Artykuł 40.

Reklamacje w drodze administracyjnej.

§ 1. Reklamacje, oparte na umowie o przewóz, winny być wnoszone w drodze administracyjnej na piśmie do jednej z kolei żelaznych, wskazanych w artykule 42.

§ 2. Prawo do wnoszenia reklamacji służy osobom, które mają prawo do wniesienia skargi sądowej przeciw kolei żelaznej w myśl artykułu 41.

§ 3. Bilety, kwity bagażowe i inne dokumenty, które osoba uprawniona uważa za potrzebne dołączyć do reklamacji, winny być przedstawione w oryginałach, albo w odpisach, które na żądanie kolei żelaznej, winny być należycie uwierzytelnione.

Załatwiając reklamację, kolej żelazna może żądać zwrotu biletów i kwitów bagażowych.

Artykuł 41.

Osoby uprawnione do wnoszenia skargi sądowej przeciw kolei żelaznej.

Prawo do wniesienia przeciw kolei żelaznej skargi sądowej z umowy o przewóz, służy osobie, która przedstawi bilet względnie kwit bagażowy lub w braku tych dokumentów, udowodni je w inny sposób.

Artykuł 42.

Koleje żelazne, przeciw którym można wnieść skargę sądową. Właściwość.

§ 1. Skarga sądowa o zwrot kwoty zapłaconej z tytułu umowy o przewóz może być wniesiona tylko przeciw kolei żelaznej, która kwotę tę pobrała.

§ 2. Inne skargi sądowe z umowy o przewóz, mogą być wnoszone przeciw kolei, gdzie podróż rozpoczęto, kolei przeznaczenia lub przeciw tej kolei

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

Article 39.

Responsabilité du Chemin de fer pour ses agents.

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

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

Chapitre II.

Réclamations administratives. Actions, procédure et prescription en cas de litiges nés du contrat de transport.

Article 40.

Réclamations administratives.

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

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

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

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

Article 41.

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

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

Article 42.

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

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

§ 2. Les autres actions qui naissent du contrat de transport ne peuvent être exercées que contre le Chemin de fer de départ, le chemin de fer destina-

żelaznej, na której zaszedł fakt, powodujący roszczenie.

Skarga sądowa może być wniesiona przeciw kolei przeznaczenia nawet wówczas, gdy ona nie otrzymała bagażu.

Powód ma prawo wyboru między powyżej wymienionymi kolejami żelaznymi; po wniesieniu skargi prawo wyboru wygasa.

§ 3. Skarga sądowa może być wniesioną tylko do właściwego sądu tego Państwa, do którego należy kolej pozwana, o ile umowy między Państwami lub akta koncesyjne nie zawierają odmiennych postanowień.

Jeżeli jedno przedsiębiorstwo eksploatuje w różnych Państwach kilka samodzielnych sieci kolejowych, każda z tych sieci, w myśl niniejszego paragrafu, uważa się za oddzielną kolej żelazną.

§ 4. Skarga sądowa może być wniesiona przeciw innej kolei żelaznej, aniżeli te, które wskazano w powyższych paragrafach 1 i 2, w drodze skargi wzajemnej lub ekscepcji, jeżeli skarga ma za podstawę tę samą umowę o przewóz.

§ 5. Postanowień niniejszego artykułu nie stosuje się do regresów kolei żelaznych pomiędzy sobą, unormowanych w rozdziale III niniejszego tytułu.

Artykuł 43.

Stwierdzenie częściowego zaginięcia lub uszkodzenia bagażu.

§ 1. Jeżeli kolej żelazna spostrzeże lub po weźmie przypuszczenie, że bagaż uległ częściowemu zaginięciu lub uszkodzeniu, albo kiedy tak twierdzi też podróżny, kolej żelazna jest obowiązana niezwłocznie, o ile możliwości, w obecności tegoż podróżnego stwierdzić protokółarnie stan i wagę bagażu, tudzież, o ile to możliwe, wysokość, przyczynę oraz czas powstania szkody.

Odpis tego protokołu powinien być wydany, na żądanie, podróżnemu.

§ 2. Podróżny, o ile nie uzna stanu rzeczy stwierdzonego w protokole, może żądać, aby stan i wagę bagażu, jako też przyczyny oraz wysokość szkody ustalono sądownie, zgodnie z ustawami i regulaminami Państwa, gdzie się bagaż wydaje.

§ 3. W wypadku zaginięcia sztuki bagażu podróżny jest obowiązany, celem ułatwienia poszukiwań kolei żelaznej, dać możliwie dokładny opis zaginionej sztuki.

Artykuł 44.

Wygaśnięcie roszczeń przeciw kolei żelaznej z tytułu umowy o przewóz bagażu.

§ 1. Z chwilą odbioru bagażu wygasa wszelkie roszczenie przeciw kolei żelaznej z tytułu umowy o przewóz.

§ 2. Roszczenie nie wygasa:

1. jeżeli podróżny udowodni, że szkoda wynikła wskutek złego zamiaru lub ciężkiego zaniedbania ze strony kolei żelaznej;

taire ou celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action.

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

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

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

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

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

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

Article 43.

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

§ 1. Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le Chemin de fer ou allégué par le voyageur, le Chemin de fer est tenu de faire dresser sans délai et si possible en présence de ce voyageur, un procès-verbal constatant l'état et le poids des bagages et, autant que possible, le montant du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

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

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

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

Article 44.

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

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

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

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

2. w razie reklamacji z tytułu opóźnionej dostawy, jeżeli ją wniesiono do jednej z kolei żelaznych, wymienionych w artykule 42, § 2 w terminie nie przekraczającym 14 dni, nie wliczając dnia odbioru;

3. w razie reklamacji z powodu częściowego zaginięcia lub uszkodzenia:

- a) jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie stwierdził podróżny, zgodnie z artykułem 43 przed odbiorem bagażu;
- b) jeżeli stwierdzenia szkody, którego należało dokonać, zgodnie z artykułem 43, zaniedbano jedynie z winy kolei żelaznej;

4. w razie reklamacji za niedostrzegalne szkody, które stwierdzono po odbiorze, pod warunkiem:

- a) że kolej żelazna nie wyraziła wobec podróżnego gotowości sprawdzenia bagażu na stacji przybycia;
- b) że z żądaniem stwierdzenia szkody, zgodnie z artykułem 43, wystąpiono bezpośrednio po wykryciu szkody, nie później niż w ciągu 3 dni po odbiorze bagażu;
- c) że podróżny udowodni, że szkoda powstała w czasie między przyjęciem do przewozu i wydaniem;

5. jeżeli przedmiotem żądania jest zwrot uiszczonych opłat.

§ 3. Podróżny może odmówić przyjęcia bagażu, dopóki nie przystąpiono do żadanego sprawdzenia bagażu, celem ustalenia szkody, istniejącej według twierdzenia podróżnego.

Zastrzeżenia, poczynione przy odbiorze bagażu nie mają znaczenia, o ile kolej żelazna ich nie uznała.

§ 4. Jeżeli przy wydawaniu bagażu okaże się brak niektórych sztuk, wymienionych w kwicie bagażowym, podróżny może żądać, przed przyjęciem reszty sztuk, aby kolej żelazna wydała mu zaświadczenie o braku.

§ 5. Odpowiedzialność kolei żelaznej za całkowite zaginięcie wygasa, jeżeli na stacji przeznaczenia nie zażądano bagażu w przeciągu 6 miesięcy po przybyciu pociągu, którym należało przywieźć bagaż; niezależnie jednak od tego kolej żelazna ma obowiązek zawiadamiać w każdym czasie podróżnego o późniejszym odnalezieniu bagażu, o ile bagaż zawiera wskazówki potrzebne do odszukania jego adresu.

Artykuł 45.

Przedawnienie skarg z tytułu umowy o przewóz.

§ 1. Skargi z tytułu umowy o przewóz ulegają przedawnieniu po roku, o ile należnej kwoty nie ustalono wcześniej w drodze uznania, ugody lub przez wyrok sądowy.

Przedawnienie następuje natomiast po trzech latach, jeżeli chodzi o skargę z tytułu szkody, spowodowanej złym zamiarem lub ciężkim zaniedbaniem, bądź o skargę w wypadku oszustwa, wspomnianym w artykule 38.

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

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

- a) si la perte ou l'avarie a été constatée avant la réception des bagages par le voyageur conformément à l'article 43;
- b) si la constatation, qui aurait dû être faite conformément à l'article 43, n'a été omise que par la faute du Chemin de fer;

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

- a) que la vérification des bagages à la station d'arrivée n'ait pas été offerte par le Chemin de fer au voyageur;
- b) que la demande de constatation conformément à l'article 43 soit faite immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent celui de la réception;
- c) que le voyageur fasse la preuve que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre l'acceptation au transport et la livraison;

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

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

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

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

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

Article 45.

Prescription de l'action née du contrat de transport.

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

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

§ 2. Przedawnienie liczy się:

- a) dla roszczeń o odszkodowanie z powodu częściowego zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia dostawy:
od dnia, w którym bagaż wydano;
- b) dla roszczeń o odszkodowanie z powodu całkowitego zaginięcia:
od dnia, w którym bagaż powinien był być wydany;
- c) dla roszczeń o uiszczenie lub zwrot opłat przewozowych, należności dodatkowych lub dopłat, albo dla roszczeń o sprostowanie obliczenia opłat przewozowych w razie nieprawidłowego zastosowania taryfy lub pomyłki w obliczaniu — od dnia uiszczenia opłat przewozowych, należności dodatkowych lub dopłat, w razie zaś nieuiszczenia: od dnia, w którym powinno było ono nastąpić;
- d) dla roszczeń o uiszczenie dopłaty żądanej przez władzę celną:
od dnia zażądania dopłaty przez władzę celną;
- e) dla innych roszczeń, dotyczących przewozu podróżnych:
od dnia wygaśnięcia ważności biletu.

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

§ 3. Bieg przedawnienia wstrzymuje się w razie złożenia kolei żelaznej, zgodnie z artykułem 40, pisemnej reklamacji w drodze administracyjnej. Przedawnienie zaczyna biec na nowo od dnia, w którym kolej żelazna udzieliła pisemnie odmownej odpowiedzi i zwróciła załączniki, przedstawione przy reklamacji. Obowiązek złożenia dowodu na wniesienie reklamacji lub o udzieleniu odpowiedzi i zwróceniu załączników ciąży na tym, kto się na dany fakt powołuje.

Dalsze reklamacje nie wstrzymują biegu przedawnienia.

§ 4. Poza powyższymi postanowieniami wstrzymanie i przerwę przedawnienia normują ustawy i regulaminy Państwa, w którym wniesiono skargę.

Artykuł 46.

Niedopuszczalność wznawiania roszczeń wygasłych lub przedawnionych.

Roszczeń wygasłych lub przedawnionych zgodnie z postanowieniami artykułów 26 § 10, 44 i 45 nie można wznawiać w drodze skargi wzajemnej ani w drodze ekscepcji.

Rozdział III.

Regulowanie rachunków pomiędzy kolejami żelaznymi i regres wzajemny.

Artykuł 47.

Regulowanie rachunków pomiędzy kolejami żelaznymi.

Każda kolej żelazna obowiązana jest zapłacić innym interesowanym kolejom żelaznym przypadają-

§ 2. La prescription court:

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

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

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

Les réclamations ultérieures ne suspendent pas la prescription.

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

Article 46.

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

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

Chapitre III.

Règlement des comptes et recours des Chemins de fer entre eux.

Article 47.

Règlement des comptes entre Chemins de fer.

Tout Chemin de fer est tenu de payer aux autres Chemins de fer intéressés la part leur reve-

jący na nie udział w należnościach przewozowych, które pobrała lub powinna była pobrać.

Artykuł 48.

Regres w wypadkach odszkodowania za całkowite lub częściowe zaginięcie albo uszkodzenie.

§ 1. Kolej żelazna, która na mocy postanowień niniejszej Konwencji wypłaciła odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie albo uszkodzenie bagażu, ma prawo regresu do kolei żelaznych uczestniczących w przewozie według następujących postanowień:

- a) kolej żelazna, która spowodowała szkodę, ponosi za nią wyłączną odpowiedzialność;
- b) jeżeli szkodę spowodowało kilka kolei żelaznych, każda z nich ponosi odpowiedzialność za szkodę przez siebie spowodowaną. Jeżeli okoliczności uniemożliwiają określenie winnej kolei, odszkodowanie dzieli się według zasad, podanych pod literą c);
- c) w razie niemożności udowodnienia, że szkodę spowodowały jedna lub kilka kolei żelaznych, należne odszkodowanie dzieli się pomiędzy wszystkimi kolejami żelaznymi, które uczestniczyły w przewozie, z wyjątkiem tych, które udowodnią, że szkoda nie powstała na ich linjach. Podziału dokonywa się proporcjonalnie do kilometrycznych odległości taryfowych.

§ 2. W razie niewypłacalności jednej z kolei żelaznych, przypadający na nią, a nie zapłacony udział, dzieli się pomiędzy wszystkimi kolejami żelaznymi, które uczestniczyły w przewozie proporcjonalnie do kilometrycznych odległości taryfowych.

Artykuł 49.

Regres w wypadkach odszkodowania z powodu opóźnienia w dostawie.

W wypadkach odszkodowania za opóźnienie stosuje się przepisy artykułu 48. Jeżeli opóźnienie spowodowały nieprawidłowości, stwierdzone na kilku kolejach żelaznych, odszkodowanie dzieli się pomiędzy kolejami żelaznymi proporcjonalnie do opóźnień na ich sieci.

Artykuł 50.

Postępowanie przy regresach.

§ 1. Kolej żelazna, do której wystąpiono z regresem w myśl artykułów 48 i 49, nie ma prawa kwestjonować prawidłowości zapłaty, dokonanej przez kolej żelazną, występującą z regresem, jeśli odszkodowanie przyznano w drodze sądowej i jeśli przedtem zawiadomiono ją w należyty sposób o sporze i dano jej możliwość interwenjowania w procesie. Sędzia w sporze głównym ustala, zależnie od okoliczności, terminy dla przypozwania i dla interwencji.

nant sur un prix du transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser.

Article 48.

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

§ 1. Le Chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou 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 concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes:

- a) le Chemin de fer par le fait duquel le dommage a été causé en est seul responsable;
- b) lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs Chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par lui. Si la distinction est impossible dans l'espèce, la charge de l'indemnité est répartie entre eux d'après les principes énoncés à lettre c);
- c) s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par le fait d'un ou de plusieurs Chemins de fer, la charge de l'indemnité due est répartie entre tous les Chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouveraient que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes. La répartition est faite proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

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

Article 49.

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

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

Article 50.

Procédure de recours.

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

§ 2. Kolej żelazna, chcąc skorzystać z prawa regresu, powinna pozwać jedną i tą samą skargą wszystkie interesowane koleje żelazne, z którymi nie zawarła ugody, pod rygorem utraty prawa regresu przeciw kolejom żelaznym nieprzyzwanym.

§ 3. Sędzia powinien orzec jednym i tym samym wyrokiem o wszystkich zgłoszonych regresach.

§ 4. Pozwanym kolejom żelaznym nie służy prawo dalszego regresu.

§ 5. Łączenie postępowania regresowego z postępowaniem o odszkodowanie jest niedozwolone.

Artykuł 51.

Kompetencja do regresów.

§ 1. Sędzia dla siedziby kolei żelaznej, przeciw której zgłoszono regres, jest wyłącznie kompetentny dla wszystkich sporów regresowych.

§ 2. Jeżeli skarga ma być wniesiona przeciw kilku kolejom żelaznym, kolej żelazna pozywająca ma prawo wyboru pomiędzy sędziami kompetentnymi w myśl paragrafu 1 niniejszego artykułu.

Artykuł 52.

Umowy odrębne co do regresu.

Kolejom żelaznym pozostawia się możliwość zawierania odrębnych umów co do regresu, bądź to w przewidywaniu różnych wypadków regresu, bądź to dla danego specjalnego wypadku.

Tytuł IV.

RÓŻNE PRZEPISY.

Artykuł 53.

Stosowanie prawa wewnętrznego.

W braku odpowiednich postanowień w Konwencji niniejszej, stosuje się wewnętrzne ustawy i regulaminy odnośnego Państwa, dotyczące przewozu.

Artykuł 54.

Ogólne przepisy o postępowaniu sądowym.

O ile Konwencja niniejsza nie stanowi inaczej, we wszystkich sprawach sądowych, wynikłych z przewozu, podlegających postanowieniom niniejszej Konwencji, stosuje się postępowanie według prawa, które obowiązuje kompetentnego sędziego.

Artykuł 55.

Wykonalność wyroków. Zajęcia i zabezpieczenia.

§ 1. Wyroki, wydane na zasadzie postanowień niniejszej Konwencji przez kompetentnego sę-

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

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

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

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

Article 51.

Compétence pour les recours.

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

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

Article 52.

Conventions particulières au sujet des recours.

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

Titre IV.

DISPOSITIONS DIVERSES.

Article 53.

Application du droit national.

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

Article 54.

Règles générales de procédure.

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

Article 55.

Exécution des jugements. Saisies et cautions.

§ 1. Lorsque les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent,

dziego w postępowaniu spornem lub zaocznem, które uzyskały moc egzekucji na podstawie ustaw obowiązujących tego sędziego, uzyskują moc egzekucji na obszarze każdego innego umawiającego się Państwa, skoro tylko dopełniono formalności przepisanych w tem Państwie. Badanie ponowne sprawy pod względem rzeczowym nie jest dopuszczalne.

Postanowienie niniejsze nie stosuje się do wyroków o wykonalności tylko tymczasowej, jak również do orzeczeń wyroku, któremi powoda, wskutek oddalenia jego skargi, zasądzone na dalsze odszkodowanie, poza kosztami sądowymi.

§ 2. Wynikające z międzynarodowego przewozu wierzytelności jednej kolei żelaznej w stosunku do kolei innego Państwa, mogą być obłożone arestem lub zajęte jedynie na podstawie orzeczenia sądu tego Państwa, któremu podlega kolej żelazna, uprawniona do żądania tych wierzytelności.

§ 3. Tabor przewozowy kolei żelaznej łącznie z zawartymi w nim wszelkimi przedmiotami ruchomymi, należącymi do tej kolei żelaznej, mogą być obłożone arestem lub zajęte na innym terytorjum, aniżeli terytorjum Państwa, od którego zależy kolej właścicielka, jedynie na podstawie orzeczenia sądu tego Państwa.

§ 4. Zabezpieczenie kosztów sądowych nie może być wymagane w sporach sądowych, wszczętych na podstawie międzynarodowej umowy o przewóz.

Artykuł 56.

Jednostka monetarna. Kursy przeliczania i kursy przyjmowania obcych walut.

§ 1. Sumy we frankach, wskazane w niniejszej Konwencji lub w załącznikach do niej, uważa się za wyrażone we frankach złotych o wartości $\frac{1}{5,18}$ złotego dolara Amerykańskich Stanów Zjednoczonych.

§ 2. Kolej żelazna jest obowiązana podawać do ogólnej wiadomości, zapomocą ogłoszeń wywieszanych przy okienkach kasowych lub w inny odpowiedni sposób, kursy po jakich przeliczują kwoty, wyrażone w obcych walutach, a uiszczane w walucie krajowej (kursy przeliczania).

§ 3. Kolej żelazna obowiązana jest również ogłaszać kursy, po jakich przyjmuje zapłatę w obcej walucie (kursy przyjmowania).

Artykuł 57.

Ustanowienie Urzędu Centralnego przewozów międzynarodowych kolejami żelaznymi.

§ 1. Dla ułatwienia i zapewnienia wykonania niniejszej Konwencji tworzy się Urząd Centralny przewozów międzynarodowych kolejami żelaznymi, którego zadaniem jest:

- a) przyjmowanie zawiadomień każdego umawiającego się Państwa i każdej interesowa-

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

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

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

Article 56.

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

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

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

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

Article 57.

Institution d'un office central des transports internationaux par Chemins de fer.

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

- a) de recevoir les communications de chacun des États contractants et de chacun des

nej kolei żelaznej oraz podawanie tych zawiadomień do wiadomości innym Państwom i kolejom żelaznym;

- b) zbieranie, układanie i ogłaszanie wiadomości wszelkiego rodzaju, posiadających znaczenie dla wykonywania przewozów międzynarodowych;
- c) wydawanie na żądanie stron orzeczeń w sporach, wynikających między kolejami żelaznymi;
- d) ułatwianie stosunków finansowych między poszczególnymi kolejami żelaznymi, wynikłych z przewozów międzynarodowych i ściąganie zaległych wierzytelności oraz ustalenie pod tym względem pewności we wzajemnych stosunkach między kolejami żelaznymi;
- e) urzędowe traktowanie wniosków o zmianę niniejszej Konwencji, w razie zaś potrzeby występowanie z wnioskami co do zwołania konferencji, przewidzianych w artykule 60.

§ 2. Specjalny regulamin, stanowiący załącznik II do niniejszej Konwencji, określa siedzibę, skład i organizację tego Urzędu oraz środki dla jego działalności.

Regulamin ten i zmiany w nim poczynione za zgodą wszystkich umawiających się Państw, mają tę samą moc obowiązującą i ten sam czas trwania, co i sama Konwencja.

Artykuł 58.

Lista linii kolejowych, podległych Konwencji.

§ 1. Urząd Centralny, przewidziany w artykule 57, obowiązany jest ułożyć i prowadzić zgodnie z rzeczywistym stanem rzeczy listę linii kolejowych, podległych niniejszej Konwencji. Otrzymuje on w tym celu od umawiających się Państw zawiadomienia o wpisaniu do listy lub skreśleniu z niej linii danej kolei żelaznej lub przedsiębiorstwa z pośród wymienionych w artykule 2.

§ 2. Przystąpienie nowej linii do komunikacji międzynarodowej następuje po upływie miesiąca od daty zawiadomienia o jej wpisaniu, wystosowanego przez Urząd Centralny do innych Państw.

§ 3. Urząd Centralny skreśla linię, skoro umawiające się Państwo, na którego żądanie linię tę wpisano na listę, zawiadomi go, że linia ta utraciła możliwość czynienia zadość zobowiązaniom, nałożonym przez Konwencję.

§ 4. Otrzymanie zawiadomienia z Urzędu Centralnego uprawnia każdą z kolei żelaznych do przerwania niezwłocznie z linią skreśloną wszelkich stosunków, wynikających z komunikacji międzynarodowej; przewozy, będące w biegu należy jednak wykonać do końca.

Artykuł 59.

Przyjmowanie nowych Państw.

§ 1. Każde Państwo, nie podpisujące niniejszej Konwencji, a pragnące do niej przystąpić, prze-

Chemins de fer intéressées et de les notifier aux autres États et Chemins de fer;

- b) de recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux;
- c) de prononcer, à la demande des parties, des sentences sur les litiges qui pourraient s'élever entre les Chemins de fer;
- d) de faciliter, entre les divers Chemins de fer, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des Chemins de fer entre eux;
- e) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 60 quand il y a lieu.

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

Article 58.

Liste des lignes soumises à la convention.

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

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

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

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

Article 59.

Admission de nouveaux États.

§ 1. Tout État non signataire qui veut adhérer à la présente Convention adresse sa demande au

szyła swoje żądanie do Rządu szwajcarskiego, który uwiadamia o niem wszystkie Państwa uczestniczące w Konwencji, dołączając notę Urzędu Centralnego o stanie, z punktu widzenia przewozu międzynarodowego, kolei żelaznych Państwa występującego z żądaniem.

§ 2. Jeżeli w przeciągu sześciu miesięcy od czasu wysłania zawiadomienia, co najmniej dwa Państwa nie zgłoszą do Rządu szwajcarskiego sprzeciwu, żądanie uważa się za prawomocnie przyjęte. Rząd szwajcarski komunikuje o tem Państwu żądającemu oraz wszystkim Państwom uczestniczącym w Konwencji.

W przeciwnym razie Rząd szwajcarski zawiadamia wszystkie Państwa i Państwo, które wystąpiło z żądaniem, że rozpatrzenie żądania jest odroczone.

§ 3. Każde przystąpienie zyskuje moc obowiązującą po upływie miesiąca, licząc od dnia wysłania zawiadomienia przez Rząd szwajcarski.

Artykuł 60.

Rewizja Konwencji.

Delegaci umawiających się Państw zbierają się w celu rewizji Konwencji, na zaproszenie Rządu szwajcarskiego, najpóźniej w pięć lat po wejściu w życie zmian, postanowionych na ostatniej konferencji.

Przed upływem tego okresu czasu konferencję zwołuje się na wniosek co najmniej trzeciej części umawiających się Państw.

Artykuł 61.

Postanowienia dodatkowe.

§ 1. Postanowienia dodatkowe, ogłoszone celem wykonania Konwencji przez poszczególne umawiające się Państwa lub też koleje żelazne, należy podać do wiadomości Urzędu Centralnego.

§ 2. Porozumienia w sprawie przyjęcia tych postanowień mogą być wprowadzone w życie na kolejach żelaznych, które do nich przystąpiły, trybem określonym przez ustawy i regulaminy odnośnego Państwa; postanowienia te nie mogą jednak zmieniać Konwencji międzynarodowej.

O wejściu ich w życie zawiadamia się Urząd Centralny.

Artykuł 62.

Czas trwania zobowiązań, wynikających z przystąpienia do Konwencji.

§ 1. Czasu trwania niniejszej Konwencji nie ogranicza się. Jednakowoż każde Państwo, należące do Konwencji, może z niej wystąpić pod następującymi warunkami:

Konwencja obowiązuje każde umawiające się Państwo w niej uczestniczące do 31 grudnia piątego roku po jej wejściu w życie. Państwo, które chce z niej wystąpić z upływem tego okresu powinno co

Gouvernement suisse, qui la communique à tous les États participants avec une note de l'Office central sur la situation des Chemins de fer de l'État demandeur au point de vue des transports internationaux.

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

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

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

Article 60.

Révision de la Convention.

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

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

Article 61.

Dispositions complémentaires.

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

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

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

Article 62.

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

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

Le premier engagement est valable jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra la mise en vigueur de la présente Convention. Tout État qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette pério-

najmniej na rok przedtem zawiadomić o swym zamiarze Rząd szwajcarski, który zawiadamia o tem wszystkie Państwa uczestniczące w Konwencji.

W razie niezawiadomienia o wypowiedzeniu w oznaczonym terminie, zobowiązanie przedłuża się samo przez się z mocy samego prawa na okres trzyletni i dalej co trzy lata, na dalsze trzy lata, o ile nie nastąpi wypowiedzenie co najmniej na rok przed 31 grudnia ostatniego roku jednego z trzechletnich okresów.

§ 2. Nowe Państwa, które będą przyjęte do Konwencji w ciągu pięcioletniego lub jednego z trzechletnich okresów, Konwencja obowiązuje do końca tego okresu i następnie do końca każdego następnego okresu, o ile Państwa te nie wypowiedzą jej co najmniej na rok przed upływem jednego z tych okresów.

Artykuł 63.

Teksty Konwencji i znaczenie każdego z tekstu.

Konwencję niniejszą zawarto i podpisano, stosownie do zwyczaju dyplomatycznego, w języku francuskim.

Do tekstu francuskiego dołączono teksty niemiecki i włoski, które posiadają znaczenie tłumaczeń urzędowych. W wypadkach rozbieżności rozstrzyga tekst francuski.

Na dowód czego wyżej wymienieni Pełnomocnicy oraz Delegat Komisji Rządowej Terytorjum Zagłębia Sarry podpisali niniejszą Konwencję.

Sporządzono w Bernie, dwudziestego trzeciego października tysiąc dziewięćset dwudziestego czwartego roku w jednym egzemplarzu, który po zostanie złożony w archiwach Związku Szwajcarskiego i którego odpis autentyczny będzie doręczony każdemu z Mocarstw podpisujących.

ZA NIEMCY:

Edward Hoffmann

ZA AUSTRIĘ:

Dr. Leo di Pauli

ZA BELGIĘ:

Fernand Peltzer

ZA BULGARJĘ:

D. Mikoff

ZA DANJĘ:

A. Oldenburg

ZA WOLNE MIASTO GDANSK:

J. Modzelewski

ZA HISZPANJĘ:

Emilio de Palacios

ZA ESTONJĘ:

K. Menning

de devra notifier son intention au moins un an avant cette date au Gouvernement suisse, qui en informera tous les États participants.

À 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, à défaut de dénonciation un an au moins avant le 31 décembre de la dernière année de l'une des périodes triennales.

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

Article 63.

Textes de la Convention et leur valeur respective.

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

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

En cas de divergence, le texte français fait foi.

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

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

POUR L'ALLEMAGNE:

Eduard Hoffmann

POUR L'AUTRICHE:

Dr. Leo di Pauli

POUR LA BELGIQUE:

Fernand Peltzer

POUR LA BULGARIE:

D. Mikoff

POUR LE DANEMARK:

A. Oldenburg

POUR LA VILLE LIBRE DE DANTZIG:

J. Modzelewski

POUR L'ESPAGNE:

Emilio de Palacios

POUR L'ESTONIE:

K. Menning

ZA FINLANDJĘ:

Urho Toivola

ZA FRANCJĘ:

H. Allizé
Maurycy Sibille
C. Colson

ZA GRECJĘ:

Vassili Dendramis

ZA WĘGRY:

F. Parcher de Terjékfalva

ZA WŁOCHY:

Garbasso

ZA ŁOTWĘ:

Dr. O. Voit

ZA LITWĘ:

V. Sidzikauskas

ZA LUKSEMBURG:

Lefort

ZA NORWEGJĘ:

J. Irgens

ZA HOLANDJĘ:

W. Doude van Troostwijk

ZA POLSKĘ:

J. Modzelewski

ZA PORTUGALJĘ:

A. M. Bartolomeu Ferreira

ZA RUMUNJĘ:

*N. P. Comnène*ZA KOMISJĘ RZĄDOWĄ
TERYTORJUM ZAGŁĘBIA SARRY:*J. Morize*ZA KRÓLESTWO SERBÓW
CHORWATÓW I SŁOWENCÓW:*N. Jovanovitch*

ZA SZWECJĘ:

Alströmer

ZA SZWAJCARJĘ:

Motta

ZA CZECHOSŁOWACJĘ:

Dr. Lankas

POUR LA FINLANDE:

Urho Toivola

POUR LA FRANCE:

H. Allizé
Maurice Sibille
C. Colson

POUR LA GRÈCE:

Vassili Dendramis

POUR LA HONGRIE:

F. Parcher de Terjékfalva

POUR L'ITALIE:

Garbasso

POUR LA LETTONIE:

Dr. O. Voit

POUR LA LITHUANIE:

V. Sidzikauskas

POUR LE LUXEMBOURG:

Lefort

POUR LA NORVÈGE:

J. Irgens

POUR LES PAYS-BAS:

W. Doude van Troostwijk

POUR LA POLOGNE:

J. Modzelewski

POUR LE PORTUGAL:

A. M. Bartolomeu Ferreira

POUR LA ROUMANIE:

*N. P. Comnène*POUR LA COMMISSION DE
GOUVERNEMENT DU TERRITOIRE DU
BASIN DE LA SARRE:*J. Morize*POUR LE ROYAUME DES SERBES,
CROATES ET SLOVÈNES:*N. Jovanovitch*

POUR LA SUÈDE:

Alströmer

POUR LA SUISSE:

Motta

POUR LA TCHÉCOSLOVAQUIE:

Dr. Lankas

Załącznik I
(Artykuł 20).**Wzór kwitu bagażowego.**Wzór składa się z trzech kartek urządzonych do przekalkowania o tekście następującym:
1-a kartka.

Nr.		Międzynarodowy przewóz bagażu			Φ.	
		(Nazwa Zarządu kolejowego).				
Grzbiet kwitu bagażowego.						
z		do				
przez						
Data	Ilość biletów	Ilość sztuk bagażu	Waga rzeczywista kg.	Należność za przewóz bagażu		
19				Obliczenie opłaty w jednostkach 10 kg. }	bez wagi ulgowej za kg	
					z wagą ulgową za kg	
Nr. pociągu				*)		
	Interes w dostawie					
	Opłaty dodatkowe					
	Należność ogólna					

2-a kartka.

Nr.		Międzynarodowy przewóz bagażu			Φ.	
		(Nazwa Zarządu kolejowego).				
Cedula bagażowa.						
z		do				
przez						
Data	Ilość biletów	Ilość sztuk bagażu	Waga rzeczywista kg.	Należność za przewóz bagażu		
19				Obliczenie opłaty w jednostkach 10 kg. }	bez wagi ulgowej za kg	
					z wagą ulgową za kg	
Nr. pociągu				*)		
	Interes w dostawie					
	Opłaty dodatkowe					
	Należność ogólna					

*) Kolejne żelazne uzupełniają tę rubrykę stosownie do potrzeby.

Formulaire du bulletin de bagages.

Le formulaire se compose de trois feuilles disposées pour être décalquées, avec le texte suivant:

1^{re} feuille.

No		Transport international de bagages.				Φ.	
		(Nom de l'administration du chemin de fer.)					
Souche du bulletin de bagages							
de		à					
via							
Date		Nombre des titres de transport	Nombre des colis- bagages	Poids réel kg	Prix de transport des bagages		
19.....					Calcul de la taxe } sans franchise de bagage pour kg par unité de 10 kg } avec franchise de bagage pour kg		
Train N°					*)		
		Interêt à la livraison					
		Frais accessoires					
		Total de taxe					

150 mm.

2^e feuille.

No		Transport international de bagages.				Φ.	
		(Nom de l'administration du chemin de fer.)					
Feuille de route							
de		à					
via							
Date		Nombre des titres de transport	Nombre des colis- bagages	Poids réel kg	Prix de transport des bagages		
19.....					Calcul de la taxe } sans franchise de bagages pour kg par unité de 10 kg } avec franchise de bagages pour kg		
Train N°					*)		
		Interêt à la livraison					
		Frais accessoires					
		Total de taxe					

*) Les chemins de fer peuvent compléter cette rubrique selon leur besoin.

3-a kartka, strona przednia.

Nr.	Międzynarodowy przewóz bagażu					
(Nazwa Zarządu kolejowego).						
K w i t b a g a ż o w y						
z do						
przez						
.....						
Data	Ilość biletów	Ilość sztuk bagażu	Waga rzeczywi- sta kg.	Należność za przewóz bagażu		
19.....				Obliczenie opłaty w jednostkach 10 kg.	} bez wagi ulgowej za kg z wagą ulgową za kg	
Nr. pociągu						
				 Interes w dostawie.		
				Opłaty dodatkowe		
				Należność ogólna		

3-a kartka, strona odwrotna.

Przewozu dokonywa się na warunkach Konwencji międzynarodowej o przewozie osób i bagażu oraz na warunkach taryf, stosowanych do niniejszej przesyłki.

Podróżny obowiązany jest być obecnym przy załatwianiu formalności wymaganych przez władze celne, akcyzowe, skarbowe, policyjne oraz inne władze administracyjne, o ile nie zostały dopuszczone wyjątki przez właściwe Zarządy kolejowe.

Bagaż wyszczególniony na stronie odwrotnej wydaje się za zwrotem kwitu niniejszego.

3^e feuille, recto.

No _____	Transport international de bagages.					C.
(Nom de l'administration du chemin de fer.)						
Bulletin de bagages						
de _____ à _____						
via _____						
Date	Nombre des titres de transport	Nombre des colis- bagages	Poids reel kg	Prix de transport des bagages		
19 _____				Calcul de la taxe } par unité de 10 kg }	sans franchise de bagages pour _____ kg	
					avec franchise de bagages pour _____ kg	
Train N°						
	Intérêt à la livraison					
	Frais accessoires					
	Total de taxe					

3^e feuille, verso.

Le transport est effectué aux conditions de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages, ainsi qu'à celles de tarifs applicables au présent envoi.

Le voyageur est tenu d'assister aux formalités exigées, par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives, sauf les exceptions admises par les administrations compétentes.

Les bagages désignés au recto sont délivrés contre remise du présent bulletin.

Sporządzono w Bernie, dnia dwudziestego trzeciego października tysiąc dziewięćset dwudziestego czwartego roku.

ZA NIEMCY:

Edward Hoffmann

ZA AUSTRIJĘ:

Dr. Leo di Pauli

ZA BELGIJĘ:

Fernand Peltzer

ZA BULGARJĘ:

D. Mikoff

ZA DANJĘ:

A. Oldenburg

ZA WOLNE MIASTO GDANSK:

J. Modzelewski

ZA HISZPANJĘ:

Emillio de Palacios

ZA ESTONJĘ:

K. Menning

ZA FINLANDJĘ:

Urho Toivola

ZA FRANCJĘ:

H. Allizé

Maurycy Sibille

C. Colson

ZA GRECJĘ:

Vassili Dendramis

ZA WĘGRY:

F. Parcher de Terjékfalva

ZA WŁOCHY:

Garbasso

ZA ŁOTWĘ:

Dr. O. Voit

ZA LITWĘ:

V. Sidzikauskas

ZA LUKSEMBURG:

Lefort

ZA NORWEGJĘ:

J. Irgens

ZA HOLANDJĘ:

W. Doude van Troostwijk

ZA POLSKĘ:

J. Modzelewski

Fait à Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingt-quatre.

POUR L'ALLEMAGNE:

Eduard Hoffmann

POUR L'AUTRICHE:

Dr. Leo di Pauli

POUR LA BELGIQUE:

Fernand Peltzer

POUR LA BULGARIE:

D. Mikoff

POUR LE DANEMARK:

A. Oldenburg

POUR LA VILLE LIBRE DE DANTZIG:

J. Modzelewski

POUR L'ESPAGNE:

Emilio de Palacios

POUR L'ESTONIE:

K. Menning

POUR LA FINLANDE:

Urho Toivola

POUR LA FRANCE:

H. Allizé

Maurice Sibille

C. Colson

POUR LA GRÈCE:

Vassili Dendramis

POUR LA HONGRIE:

F. Parcher de Terjékfalva

POUR L'ITALIE:

Garbasso

POUR LA LETTONIE:

Dr. O. Voit

POUR LA LITHUANIE:

V. Sidzikauskas

POUR LE LUXEMBOURG:

Lefort

POUR LA NORVÈGE:

J. Irgens

POUR LES PAYS-BAS:

W. Doude van Troostwijk

POUR LA POLOGNE:

J. Modzelewski

ZA PORTUGALJĘ:

A. M. Bartolomeu Ferreira

ZA RUMUNJĘ:

*N. P. Comnène*ZA KOMISJĘ RZĄDOWĄ
TERYTORJUM ZAGŁĘBIA SARRY:*J. Morize*ZA KRÓLESTWO SERBÓW,
CHORWATÓW I SŁOWENCÓW:*N. Jovanovitch*

ZA SZWECJĘ:

Alströmer

ZA SZWAJCARJĘ:

Motta

ZA CZECHOSŁOWACJĘ:

Dr. Lankas

POUR LE PORTUGAL:

A. M. Bartolomeu Ferreira

POUR LA ROUMANIE:

*N. P. Comnène*POUR LA COMMISSION DE
GOUVERNEMENT DU TERRITOIRE DU
BASSIN DE LA SARRE:*J. Morize*POUR LE ROYAUME DES SERBES,
CROATES ET SLOVÈNES:*N. Jovanovitch*

POUR LA SUÈDE:

Alströmer

POUR LA SUISSE:

Motta

POUR LA TCHÉCOSLOVAQUIE:

*Dr. Lankas*Załącznik II.
(Artykuł 57)Annexe II.
(Article 57).Regulamin Urzędu Centralnego Przewozów Między-
narodowych Kolejami Żelaznymi.

Artykuł 1.

§ 1. Urząd Centralny międzynarodowych przewozów kolejami żelaznymi ma siedzibę w Bernie. Organizację Urzędu Centralnego w zakresie ustalonym postanowieniami artykułu 57 Konwencji, jako też nadzór nad jego działalnością, powierza się Związkowej Radzie szwajcarskiej.

§ 2. Koszty Urzędu Centralnego ponoszą umawiające się Państwa w stosunku do długości linii kolei żelaznych, lub linii, eksploatowanych przez inne przedsiębiorstwo dopuszczone do udziału w przewozach, dokonywanych na warunkach, ustalonych przez Konwencję międzynarodową. Jednakowoż linje okrętowe biorą udział w kosztach tylko w stosunku połowy długości swoich szlaków. Udział każdego Państwa w kosztach wynosi najwyżej 0,80 franka za kilometr. Wysokość rocznego kredytu na kilometr kolei żelaznej, ustala na każdy rok operacyjny Związkowa Rada szwajcarska, po wysłuchaniu Urzędu Centralnego i z uwzględnieniem okoliczności i wymagań danej chwili. Kredytowaną sumę podnosi się zawsze w całości. Jeżeli rzeczywiste wydatki Urzędu Centralnego nie osiągną sumy obliczonego na tej zasadzie kredytu, resztę niewydaną przekazuje się do funduszu emerytalnego i zapomogowego, od którego odsetki powinny być używane na udzielanie zapomóg i wynagrodzeń urzędnikom i pracownikom Urzędu Centralnego, którzy wskutek podeszłego wieku, wypadku lub choroby, staną się na stałe niezdolnymi do dalszego wykonywania obowiązków służbowych.

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. Son organisation dans le cadre établi par les dispositions de l'article 57 de la Convention, ainsi que la surveillance de son activité, sont confiées au Conseil fédéral suisse.

§ 2. Les frais de l'Office central sont supportés par les États contractants, proportionnellement à la longueur des lignes de Chemins de fer ou des parcours desservis par les autres entreprises admises à participer aux transports effectués dans les conditions fixées par la Convention internationale. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses, proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque État, la contribution est de 0 fr. 80 au maximum par kilomètre. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre de voie ferrée sera fixé, pour chaque exercice, par le Conseil fédéral suisse, l'Office central entendu, et en tenant compte des circonstances et nécessités du moment. Il sera toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'auront pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé sera versé au fonds de retraite et de pensions, dont les intérêts doivent servir à accorder des secours ou des indemnités aux fonctionnaires et employés de l'Office central pour le cas où, par suite d'âge avancé, d'accidents ou de maladie, ils seraient définitivement incapables de continuer à remplir leurs fonctions.

Urząd Centralny, przysyłając umawiającym się Państwu roczne sprawozdanie z działalności i zestawienie kosztów, wzywa je do uiszczenia przypadających na nie udziałów w kosztach za ubiegły rok sprawozdawczy. Państwo, które nie wniesie udziału swojego do 1 października, będzie wezwane do tego powtórnie. Jeżeli wezwanie takie pozostanie bez skutku, Urząd Centralny ponowi je w początkach roku następnego, przysyłając sprawozdanie za ubiegły nowy rok sprawozdawczy. Jeżeli do 1-go lipca i to przypomnienie będzie bezowocne, wysła się do Państwa, zalegającego w opłacie, czwarte wezwanie z żądaniem uiszczenia obu płatnych należności rocznych; jeżeli i to wezwanie pozostanie bez skutku Urząd Centralny zawiadamia to Państwo po upływie 3-ch miesięcy, że jeżeli oczekiwana wpłata nie zostanie wniesiona do końca roku, to nieopłacenie uważane będzie jako milczące wyrażenie chęci wystąpienia z Konwencji. Jeżeli do 31 grudnia ostatni ten krok pozostanie bez skutku, Urząd Centralny przyjmuje do wiadomości milczące życzenie wystąpienia z Konwencji Państwa zalegającego w opłacie i przystępuje do wykreślenia linii tego Państwa z listy linii, dopuszczonych do przewozu międzynarodowego.

Kwoty nieściągnięte powinny być, o ile możliwości, pokrywane z kredytów zwyczajnych, którymi rozporządza Urząd Centralny i mogą być rozłożone na cztery lata sprawozdawcze. Część deficytu, któryby nie mogła być pokryta w ten sposób, będzie odniesiona w osobnym rachunku na debet innych Państw w stosunku do długości kilometrycznej linii kolejowych, należących do Konwencji w okresie zachowania, dla każdego Państwa w miarę tego, o ile w dwuletnim okresie, zakończonym wystąpieniem Państwa niewypłacalnego, uczestniczyło razem z nim w Konwencji. Państwo, którego linie zostały wykreślone wśród okoliczności, wymienionych w ustępie powyższym, nie może włączyć ich zpowrotem do międzynarodowego przewozu inaczej, jak po uprzednim uiszczeniu sum należnych za odnośne lata wraz z odsetkami po 5%, licząc od końca szóstego miesiąca po dniu, w którym Urząd Centralny wezwał to Państwo poraz pierwszy do uiszczenia przypadającego na nie udziału w kosztach.

Artykuł 2.

§ 1. Urząd Centralny wydaje czasopismo miesięczne, zawierające wiadomości potrzebne przy stosowaniu Konwencji, w szczególności zaś, dotyczące listy kolei żelaznych i innych przedsiębiorstw oraz przedmiotów, wyłączonych od przewozu lub przyjmowanych warunkowo, nadto zamieszcza w niem wiadomości z dziedziny orzecznictwa sądowego i statystyki, których ogłoszenie uważa za pożyteczne.

§ 2. Czasopismo wydaje się w języku francuskim i niemieckim. Jeden egzemplarz wysła się bezpłatnie każdemu z Państw i interesowanych Zarządów kolejowych. Egzemplarze zażądane ponadto należy opłacać po cenie ustalonej przez Urząd Centralny.

À l'occasion de la remise aux États contractants du rapport de gestion et du relevé de comptes annuels, l'Office central les invitera à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'État qui, à la date du premier octobre, n'aurait pas versé sa part, sera, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvellera au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi du rapport sur le nouvel exercice écoulé. Si, à la date du premier juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche sera faite auprès de l'État retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues; en cas d'insuccès, l'Office central l'aviserà, trois mois plus tard, que si le versement attendu n'a pas été effectué jusqu'à la fin de l'année, son abstention sera interprétée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la Convention. À défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche jusqu'au 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté tacitement exprimée par l'État défaillant de se retirer de la Convention, procédera à la radiation des lignes de cet État de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

Les montants non recouvrés devront, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et pourront être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte sera, dans un compte spécial, portée au débit des autres États dans la proportion du nombre de kilomètres des voies ferrées soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il aura déjà, pendant la période de deux ans qui se sera terminée par la retraite de l'État défaillant, été avec lui partie à la Convention. Un État dont les lignes auront été radiées dans les conditions indiquées à l'alinéa précédent ne pourra les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant au préalable les sommes dont ledit État sera 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'aura invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

Article 2.

§ 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 documents de jurisprudence et de statistique qu'il jugerait utile d'y insérer.

§ 2. Le Bulletin est rédigé en français et en allemand. Un exemplaire est envoyé gratuitement à chaque État et à chacune des Administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'Office central.

Artykuł 3.

§ 1. Nieopłacone dokumenty i wierzytelności z przewozów międzynarodowych mogą być przez Zarząd kolei wierzytelki podawane do wiadomości Urzędu Centralnego, aby ułatwić ich uregulowanie. Urząd Centralny zwraca się w tym celu od dłużnego przedsiębiorstwa przewozowego z wezwaniem do zapłacenia należnej kwoty lub podania powodów, dla których odmawia się zapłaty.

§ 2. Urząd Centralny, jeżeli uważa że odmowa jest dostatecznie uzasadniona, odsyła strony do właściwego sędziego.

§ 3. Jeżeli Urząd Centralny uważa, że cała suma, lub część jej należy się rzeczywiście, to, po wysłuchaniu opinii rzeczoznawcy, może orzec, że dłużne przedsiębiorstwo przewozowe ma wpłacić do Urzędu Centralnego cały dług lub też jego część; wpłaconą w ten sposób sumę przechowuje Urząd Centralny aż do czasu rozstrzygnięcia sprawy przez właściwego sędziego.

§ 4. Jeżeli w ciągu piętnastu dni przedsiębiorstwo przewozowe nie uczyni zadość wezwaniu Urzędu Centralnego, to otrzymuje ponowne wezwanie do zapłaty ze wskazaniem skutków odmowy.

§ 5. Jeżeli po upływie dziesięciu dni ponowne wezwanie pozostanie bez skutku, Urząd Centralny przesyła Państwu, któremu podlega dane przedsiębiorstwo przewozowe, swoją umotywowaną opinię z prośbą o wzięcie pod rozagę środków, jakie należałoby zarządzić, w szczególności zaś o rozważenie, czy linie dłużnego przedsiębiorstwa przewozowego powinny pozostać na liście.

§ 6. Jeżeli Państwo, któremu podlega dłużne przedsiębiorstwo przewozowe oświadczy że, pomimo niezapłacenia, nie uważa za stosowne wykreślić danego przedsiębiorstwa z listy, lub jeżeli pozostawi zawiadomienie Urzędu Centralnego przez sześć tygodni bez odpowiedzi, to uważa się z mocy samego prawa, że Państwo to bierze na siebie gwarancję wypłacalności rzeczzonego przedsiębiorstwa za należności, wynikające z przewozów międzynarodowych.

Sporządzono w Bernie, dnia dwudziestego trzeciego października tysiąc dziewięćset dwudziestego czwartego roku.

ZA NIEMCY:

Edward Hoffmann

ZA AUSTRIĘ:

Dr. Leo di Pauli

ZA BELGIĘ:

Fernand Peltzer

ZA BULGARJĘ:

D. Mikoff

ZA DANJĘ:

A. Oldenburg

ZA WOLNE MIASTO GDANSK:

J. Modzelewski

Article 3.

§ 1. Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'Administration créancière à l'Office central, pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transports 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.

§ 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 sera 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.

§ 4. Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas obéi 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'État duquel dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet État 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'État duquel dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le nonpaiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste les lignes de 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.

Fait à Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingt-quatre.

POUR L'ALLEMAGNE:

Eduard Hoffmann

POUR L'AUTRICHE:

Dr. Leo di Pauli

POUR LA BELGIQUE:

Fernand Peltzer

POUR LA BULGARIE:

D. Mikoff

POUR LE DANEMARK:

A. Oldenburg

POUR LA VILLE LIBRE DE DANTZIG:

J. Modzelewski

ZA HISZPANJĘ:

Emilio de Palacios

ZA ESTONJĘ:

K. Menning

ZA FINLANDJĘ:

Urho Toivola

ZA FRANCJĘ:

*H. Allizé**Maurycy Sibille**C. Colson*

ZA GRECJĘ:

Vassili Dendramis

ZA WĘGRY:

F. Parcher de Terjékfalva

ZA WŁOCHY:

Garbasso

ZA ŁOTWĘ:

Dr. O. Voit

ZA LITWĘ:

V. Sidzikauskas

ZA LUKSEMBURG:

Lefort

ZA NORWEGJĘ:

J. Irgens

ZA HOLANDJĘ:

W. Doude van Troostwijk

ZA POLSKĘ:

J. Modzelewski

ZA PORTUGALJĘ:

A. M. Bartolomeu Ferreira

ZA RUMUNJĘ:

*N. P. Comnène*ZA KOMISJĘ RZĄDOWĄ
TERYTORJUM ZAGŁĘBIA SARRY:*J. Morize*ZA KRÓLESTWO SERBÓW,
CHORWATÓW I SŁOWENCÓW:*N. Jovanovitch*

ZA SZWECJĘ:

Alströmer

ZA SZWAJCARJĘ:

Motta

ZA CZECHOSŁOWACJĘ:

Dr. Lankas

POUR L'ESPAGNE:

Emilio de Palacios

POUR L'ESTONIE:

K. Menning

POUR LA FINLANDE:

Urho Toivola

POUR LA FRANCE:

*H. Allizé**Maurice Sibille**C. Colson*

POUR LA GRÈCE:

Vassili Dendramis

POUR LA HONGRIE:

F. Parcher de Terjékfalva

POUR L'ITALIE:

Garbasso

POUR LA LETTONIE:

Dr. O. Voit

POUR LA LITHUANIE:

V. Sidzikauskas

POUR LE LUXEMBOURG:

Lefort

POUR LA NORVÈGE:

J. Irgens

POUR LES PAYS-BAS:

W. Doude van Troostwijk

POUR LA POLOGNE:

J. Modzelewski

POUR LE PORTUGAL:

A. M. Bartolomeu Ferreira

POUR LA ROUMANIE:

*N. P. Comnène*POUR LA COMMISSION DE
GOUVERNEMENT DU TERRITOIRE DU
BASIN DE LA SARRE:*J. Morize*POUR LE ROYAUME DES SERBES,
CROATES ET SLOVÈNES:*N. Jovanovitch*

POUR LA SUÈDE:

Alströmer

POUR LA SUISSE:

Motta

POUR LA TCHÉCOSLOVAQUIE:

Dr. Lankas

PROTOKÓŁ.

W chwili przystąpienia do podpisania Konwencji o przewozie kolejami żelaznymi osób i bagażu, zawartej w dniu dzisiejszym, niżej podpisani Pełnomocnicy, w obecności i z udziałem Delegata Komisji Rządowej Terytorjum Zagłębia Sarry, oświadczyli i uchwalili co następuje:

Konwencja podlega ratyfikacji, dokumenty ratyfikacyjne winny być złożone w Bernie możliwie jaknajprędzej; zacznie ona obowiązywać pomiędzy Państwami, które ją ratyfikowały, skoro tylko układ w tym przedmiocie zawarty zostanie pomiędzy Rządami tych Państw.

Niniejszy protokół, który będzie ratyfikowany jednocześnie z Konwencją, zawartą w dniu dzisiejszym, będzie uważany za jej część integralną i mieć będzie takie same znaczenie i czas trwania, jak i ta Konwencja.

Na dowód czego Pełnomocnicy i Delegat Komisji Rządowej Terytorjum Zagłębia Sarry Protokół ten podpisali.

Sporządzono w Bernie, dwudziestego trzeciego października tysiąc dziewięćset dwudziestego czwartego roku w jednym egzemplarzu, który pozostanie złożony w archiwach Związku Szwajcarskiego i którego odpis autentyczny będzie doręczony każdemu z Mocarstw podpisujących.

ZA NIEMCY:

Edward Hoffmann

ZA AUSTRIĘ:

Dr. Leo di Pauli

ZA BELGIĘ:

Fernand Peltzer

ZA BULGARJĘ:

D. Mikoff

ZA DANJĘ:

A. Oldenburg

ZA WOLNE MIASTO GDANSK:

J. Modzelewski

ZA HISZPANJĘ:

Emillio de Palacios

ZA ESTONJĘ:

K. Menning

ZA FINLANDJĘ:

Urho Toivola

ZA FRANCJĘ:

H. Allizé
Maurycy Sibille
C. Colson

ZA GRECJĘ:

Vassili Dendramis

ZA WĘGRY:

F. Parcher de Terjékfalva

PROTOCOLE.

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

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

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

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

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

POUR L'ALLEMAGNE:

Eduard Hoffmann

POUR L'AUTRICHE:

Dr. Leo di Pauli

POUR LA BELGIQUE:

Fernand Peltzer

POUR LA BULGARIE:

D. Mikoff

POUR LE DANEMARK:

A. Oldenburg

POUR LA VILLE LIBRE DE DANTZIG:

J. Modzelewski

POUR L'ESPAGNE:

Emilio de Palacios

POUR L'ESTONIE:

K. Menning

POUR LA FINLANDE:

Urho Toivola

POUR LA FRANCE:

H. Allizé
Maurice Sibille
C. Colson

POUR LA GRÈCE:

Vassili Dendramis

POUR LA HONGRIE:

F. Parcher de Terjékfalva

ZA WŁOCHY:

Garbasso

ZA ŁOTWĘ:

Dr. O. Voit

ZA LITWĘ:

V. Sidzikauskas

ZA LUKSEMBURG:

Lefort

ZA NORWEGJĘ:

J. Irgens

ZA HOLANDJĘ:

W. Doude van Troostwijk

ZA POLSKĘ:

J. Modzelewski

ZA PORTUGALJĘ:

A. M. Bartolomeu Ferreira

ZA RUMUNJĘ:

*N. P. Comnène*ZA KOMISJĘ RZĄDOWĄ
TERYTÓRJUM ZAGŁĘBIA SARRY:*J. Morize*ZA KRÓLESTWO SERBÓW,
CHORWATÓW I SŁOWENCÓW:*N. Jovanovitch*

ZA SZWECJĘ:

Alströmer

ZA SZWAJCARJĘ:

Motta

ZA CZECHOSŁOWACJĘ:

Dr. Lankas

POUR L'ITALIE:

Garbasso

POUR LA LETTONIE:

Dr. O. Voit

POUR LA LITHUANIE:

V. Sidzikauskas

POUR LE LUXEMBOURG:

Lefort

POUR LA NORVEGE:

J. Irgens

POUR LES PAYS-BAS:

W. Doude van Troostwijk

POUR LA POLOGNE:

J. Modzelewski

POUR LE PORTUGAL:

A. M. Bartolomeu Ferreira

POUR LA ROUMANIE:

*N. P. Comnène*POUR LA COMMISSION DE
GOUVERNEMENT DU TERRITOIRE DU
BASSIN DE LA SARRE:*J. Morize*POUR LE ROYAUME DES SERBES,
CROATES ET SLOVÈNES:*N. Jovanovitch*

POUR LA SUÈDE:

Alströmer

POUR LA SUISSE:

Motta

POUR LA TCHÉCOSLOVAQUIE:

Dr. Lankas

Zaznajomiwszy się z powyższą Konwencją, załącznikami i protokołem, uznaliśmy i uznajemy je w imieniu Polski i za Wolne Miasto Gdańsk za słuszne, zarówno w całości, jak i każde z zawartych w nich postanowień, oświadczamy, że są przyjęte, ratyfikowane i potwierdzone i przyrzekamy, że będą niezmiennie zachowywane.

Na dowód czego wydaliśmy Akt niniejszy opatrzone pieczęcią Rzeczypospolitej.

W Warszawie, dnia 6 grudnia 1927 r.

(—) *I. Mościcki*

Przez Prezydenta Rzeczypospolitej
Prezes Rady Ministrów:

(—) *J. Piłsudski*

Minister Spraw Zagranicznych:

(—) *August Żaleski*

L. S.

L. S.

Après avoir vu et examiné lesdits Convention, Annexes et Protocole, Nous les avons approuvés et approuvons au Nom de la République de Pologne et pour la Ville Libre de Dantzig en toutes et chacune des dispositions, qui y sont contenues; déclarons que ces Convention, Annexes et Protocole sont acceptés, ratifiés et confirmés et promettons qu'ils seront inviolablement observés.

En Foi de Quoi, Nous avons donné les présentes, revêtues du Sceau de la République.

A Varsovie, le 6 décembre 1927 r.

(—) *I. Mościcki*

Par le Président de la République
Le Président du Conseil des Ministres:

(—) *J. Piłsudski*

Le Ministre des Affaires Étrangères:

(—) *August Żaleski*