



DZIENNIK USTAW

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 30 grudnia 1937 r.

Nr 89

Treść:

KONWENCJA MIĘDZYNARODOWA

- Poz.: 642**—o przewozie towarów kolejami żelaznymi (K. M. T.), (z 8 załącznikami), podpisana w Rzymie dnia 23 listopada 1933 r. 1581
- 643**—Oświadczenie rządowe z dnia 27 grudnia 1937 r. w sprawie złożenia przez Polskę i inne państwa dokumentów ratyfikacyjnych konwencji międzynarodowej z dnia 23 listopada 1933 r. o przewozie towarów kolejami żelaznymi 1657

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

- Poz.: 644**—z dnia 15 grudnia 1937 r. o zmianach w wykazach A i B do polsko-niemieckiego porozumienia z dnia 17 maja 1934 r. w sprawie dróg celnych i innych przejść granicznych 1657

642

KONWENCJA MIĘDZYNARODOWA

CONVENTION INTERNATIONALE

o przewozie towarów kolejami żelaznymi (K. M. T.), (z 8 załącznikami), podpisana w Rzymie dnia 23 listopada 1933 r.

concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.), (avec 8 Annexes), signée à Rome le 23 novembre 1933.

(Ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 2 marca 1935 r. — Dz. U. R. P. Nr 23, poz. 142).

Przekład.

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

AU NOM DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,

MY, IGNACY MOŚCICKI,

NOUS, IGNACY MOSCICKI,

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,

wszem wobec i każdemu z osobna, komu o tym wiedzieć należy, wiadomym czynimy:

à tous ceux qui ces présentes Lettres verront,
Salut:

Dnia dwudziestego trzeciego listopada tysiąc dziewięćset trzydziestego trzeciego roku podpisana została w Rzymie przez Rząd Rzeczypospolitej Polskiej za Polskę oraz w imieniu Wolnego Miasta Gdańska, na podstawie art. 104 Traktatu Pokoju, podpisanego w Wersalu dnia 28 czerwca 1919 r. i art. 2 konwencji polsko-gdańskiej, podpisanej w Paryżu dnia 9 listopada 1920 r., konwencja międzynarodowa o przewozie towarów kolejami żelaznymi (K. M. T.) wraz z ośmioma załącznikami, o następującym brzmieniu dosłownym:

Une Convention Internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.) avec huit Annexes, ayant été signée le vingt-trois novembre mil neuf cent trente-trois à Rome par le Gouvernement de la République de Pologne pour la Pologne et au nom de la Ville Libre de Dantzig en vertu de l'art. 104 du Traité de Paix signé à Versailles le 28 juin 1919 et de l'art. 2 de la Convention polono-dantzikoise signée à Paris le 9 novembre 1920, Convention et Annexes dont la teneur suit:

KONWENCJA MIĘDZYNARODOWA

CONVENTION INTERNATIONALE

o

concernant

przewozie towarów kolejami żelaznymi

le transport des marchandises par Chemins de fer

(K. M. T.)

(C. I. M.)

z dnia 23 listopada 1933 r.

du 23 novembre 1933.

Niemcy, Austria, Belgia, Bułgaria, Dania, Wolne Miasto Gdańsk, Hiszpania, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Węgry, Włochy, Łotwa,

L'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, la Ville Libre de Dantzig, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la France, la

Liechtenstein, Luksemburg, Norwegia, Holandia, Polska, Rumunia, Szwecja, Szwajcaria, Czechosłowacja, Turcja i Jugosławia,

z udziałem delegatów Komisji Rządowej Terytorium Zagłębia Sarry,

uznając potrzebę rewizji Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi, podpisanej w Bernie dnia 23 października 1924 r., postanowiły, zgodnie z artykułem 60 wspomnianej Konwencji, zawrzeć w tym celu nową Konwencję i zgodziły się na artykuły następujące:

TYTUŁ I.

PRZEDMIOT I ZAKRES KONWENCJI.

Artykuł 1.

Koleje żelazne i przewozy, do których stosuje się Konwencję.

§ 1. — Konwencję niniejszą stosuje się do wszystkich przesyłek towarowych, nadanych do przewozu za bezpośrednim listem przewozowym drogą, która przechodzi przez obszar co najmniej dwóch umawiających się państw i obejmuje wyłącznie linie, wpisane do listy, sporządzonej zgodnie z artykułem 58 Konwencji niniejszej.

§ 2. — Konwencji niniejszej nie stosuje się jednak:

1. Do przesyłek, których stacje nadania i przeznaczenia znajdują się na obszarze tego samego państwa i które przechodzą przez obszar innego państwa tylko tranzytem:

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

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

2. Do przesyłek między stacjami dwóch państw sąsiednich, jeżeli przewozu na całej drodze dokonywają koleje żelazne jednego z tych państw, pod tym jednak warunkiem, że nadawca przez wybór formularza listu przewozowego zażądał zastosowania przepisów wewnętrznych, obowiązujących na tych kolejach żelaznych, i że żadne z tych państw nie sprzeciwia się temu.

Artykuł 2.

Postanowienia o przewozach kombinowanych.

§ 1. — Do listy, przewidzianej w artykule 1, mogą być, prócz kolei żelaznych, włączone

Grèce, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, le Liechtenstein, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie, la Suède, la Suisse, la Tchécoslovaquie, la Turquie, la Yougoslavie,

avec la participation des Délégués de la Commission de Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre;

ayant reconnu la nécessité de réviser la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer, signée à Berne le 23 octobre 1924 en conformité de l'article 60 de ladite Convention, ont résolu de conclure une nouvelle Convention à cet effet et sont convenus des articles suivants:

TITRE PREMIER.

OBJET ET PORTÉE DE LA CONVENTION.

Article premier.

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

§ 1. — La présente Convention s'applique à tous les envois de marchandises remis au transport avec une lettre de voiture directe pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats 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^o Les envois dont les points de départ et d'arrivée sont situés sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit:

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

b) même lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit ne sont pas exploitées par un Chemin de fer de l'Etat 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^o Les envois entre gares de deux Etats limitrophes, si les transports sont effectués sur tout le parcours par des Chemins de fer de l'un de ces Etats, à la condition toutefois que l'expéditeur, par le choix du formulaire de lettre de voiture, revendique le régime du règlement intérieur applicable à ces Chemins de fer et qu'aucun de ces Etats ne s'y oppose.

Article 2.

Dispositions relatives aux transports combinés.

§ 1. — Peuvent être inscrites sur la liste prévue à l'article premier, en sus des Chemins

regularne linie samochodowe lub żegluga wodnej, które uzupełniają przewóz koleją żelazną i dokonywają przewozów międzynarodowych pod odpowiedzialnością jednego z umawiających się państw lub jednej z kolei żelaznych, wpisanych do listy.

§ 2. — Przedsiębiorstwa, eksploatujące takie linie, mają wszystkie prawa i obowiązki, jakie z Konwencji niniejszej wynikają dla kolei żelaznych, z zastrzeżeniem niezbędnych odchyleń, wynikających z odmiennego sposobu przewozu. Odchylenia te nie mogą jednak naruszać postanowień o odpowiedzialności, ustalonych Konwencją niniejszą.

§ 3. — Każde państwo, które pragnie uzyskać włączenie do listy jednej z linii określonych w § 1, musi postarać się o to, by odchylenia, przewidziane w § 2, były ogłoszone w ten sam sposób jak taryfy.

§ 4. — Dla przewozów międzynarodowych, których dokonywać mają oprócz kolei żelaznych także przedsiębiorstwa przewozowe inne, niż określone w powyższym § 1, mogą koleje żelazne, w celu uwzględnienia odrębności każdego rodzaju przewozu, ustalić wspólnie z zainteresowanymi przedsiębiorstwami przewozowymi postanowienia taryfowe, poddające takie przewozy reglamentacji prawnej odmiennie niż przewidziana w Konwencji niniejszej. Postanowienia te mogą w tym przypadku przepisać użycie innego dokumentu przewozowego, aniżeli ten, który przewiduje Konwencja niniejsza.

Artykuł 3.

Przedmioty wyłączone od przewozu.

Wyłącza się od przewozu na warunkach Konwencji niniejszej, z zastrzeżeniem wyjątków, przewidzianych w artykule 4 § 2:

1. przedmioty, których przewóz zastrzeżony jest dla poczty na obszarze choćby jednego tylko z państw, mających wziąć udział w przewozie;

2. przedmioty, które z powodu swych rozmiarów, swego ciężaru lub swych właściwości nie nadają się do żadanego przewozu ze względu na urządzenia lub środki przewozowe, chociażby jednej tylko z kolei żelaznych, mających wziąć udział w przewozie;

3. przedmioty, których przewóz jest zabroniony na mocy przepisów ustawowych lub ze względu na porządek publiczny, choćby tylko w jednym z państw, mających wziąć udział w przewozie;

4. z wyjątkami, wskazanymi w Załączniku I do Konwencji niniejszej:

A. Przedmioty zagrażające wybuchem, mianowicie:

- a) materiały wybuchowe i strzelnicze;
- b) amunicja;
- c) materiały zapalające i ognie sztuczne;

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 Etat 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 Etat 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.

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

Article 3.

Objets exclus du transport.

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

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

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

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

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

A. Les matières sujettes à explosion, savoir:

- a) Explosifs de mines ou de tir;
- b) Munitions;
- c) Inflammateurs et pièces d'artifice;

- d) gazy zgęszczone, skroplone lub rozpuszczone pod ciśnieniem;
- e) materiały, wytwarzające w zetknięciu z wodą gazy zapalne lub podtrzymujące palenie.

B. Materiały samozapalne.

C. Materiały, budzące odrazę lub zaraźliwe.

Artykuł 4.

Przedmioty dopuszczone do przewozu warunkowo.

§ 1. — Następujące przedmioty przyjmuje się do przewozu za listem przewozowym międzynarodowym na niżej wymienionych warunkach:

1. przedmioty, wymienione w Załączniku I do Konwencji niniejszej, przyjmuje się na warunkach tam wskazanych;

2. przesyłki zwłok przyjmuje się na następujących warunkach:

a) zwłoki przewozi się jako przesyłkę pośpieszną pod dozorem towarzyszącej im osoby, chyba że przewóz ich jako przesyłki zwyczajnej albo bez dozoru jest dopuszczony na wszystkich kolejach żelaznych, uczestniczących w przewozie;

b) koszty przewozu muszą być uiszczone przy nadaniu;

c) przewóz podlega ustawom i przepisom policyjnym, obowiązującym w każdym państwie, chyba że jest on unormowany odrębnymi umowami pomiędzy kilkoma państwami;

3. tabor kolejowy, toczący się na własnych kołach, przyjmuje się pod warunkiem, że zdolność jego do biegu będzie stwierdzona przez jedną z kolei żelaznych i poświadczona napisem na taborze lub w osobnym świadectwie; parowozom, tendrom oraz wagonom motorowym powinien nadto towarzyszyć przydzielony przez nadawcę fachowy pracownik, który w szczególności ma obowiązek ich smarowania;

4. zwierzęta żywe przyjmuje się na warunkach następujących:

a) przesyłkom zwierząt żywych powinien towarzyszyć przydzielony przez nadawcę dozorca, chyba że chodzi o małe zwierzęta nadane do przewozu w dobrze zamkniętych klatkach, skrzyniach, koszach itp.; nie wymaga się jednak dozoru, jeżeli co do tego przewidziano wyjątki w międzynarodowych taryfach bezpośrednich lub w umowach, zawartych między kolejami żelaznymi;

b) nadawca powinien przestrzegać przepisów policyjno-weterynaryjnych, obowiązujących w państwach nadania, przeznaczenia i tranzytu;

5. przedmioty, których załadowanie lub przewóz sprawiałoby, według oceny kolei nadania, szczególne trudności ze względu na urządzenia lub środki przewozowe jednej lub kil-

d) Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression;

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

B. Les matières sujettes à l'inflammation spontanée.

C. Les matières répugnantes ou susceptibles de produire une infection.

Article 4.

Objets admis au transport sous certaines conditions.

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

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

2^o les transports funèbres sont admis sous les conditions suivantes:

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

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

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

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

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

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

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

5^o les objets dont le chargement ou le transport présenterait, de l'avis du Chemin de fer expéditeur, des difficultés spéciales à raison des aménagements ou du matériel d'un ou

ku kolei żelaznych, uczestniczących w przewozie, przyjmuje się tylko na warunkach specjalnych, ustalanych w każdym poszczególnym przypadku.

§ 2. — Dwa, lub więcej umawiających się państw, może w drodze odrębnych umów zgodzić się na to, by pewne przedmioty, wyłączone od przewozu przez Konwencję niniejszą, były przyjmowane do przewozu międzynarodowego między tymi państwami pod pewnymi warunkami, albo też, by przedmioty, wymienione w Załączniku I, były dopuszczane do przewozu na warunkach lepszych, niż to przewiduje sam Załącznik I.

Jeżeli takimi umowami odrębnymi dopuszcza się do przewozu przedmioty, które są wyłączone od przewozu na mocy postanowień Załącznika I, umowy te powinny być podane do wiadomości Urzędowi centralnemu przewozów międzynarodowych kolejami żelaznymi. Urząd ten zgłasza na porządek dzienny obrad najbliższego posiedzenia Komisji rzeczoznawców te postanowienia odrębnej umowy, które dotyczą dopuszczenia do przewozu, chyba że postanowienia te były już przez Komisję zbadane i odrzucone.

Koleje żelazne mogą również w odpowiednich przepisach taryfowych, bądź dopuścić do przewozu pewne przedmioty wyłączone od przewozu, bądź ustalić lepsze warunki dla przedmiotów dopuszczonych warunkowo.

Artykuł 5.

Obowiązek przewozu kolei żelaznej.

§ 1. — Każda kolej żelazna, podlegająca Konwencji niniejszej, obowiązana jest przewozić, stosownie do postanowień tejże, wszystkie towary, dopuszczone do przewozu na podstawie Konwencji niniejszej:

- a) jeżeli nadawca zastosuje się do postanowień Konwencji niniejszej;
- b) jeżeli przewóz jest możliwy przy użyciu zwykłych środków przewozowych;
- c) jeżeli przewozowi nie stoją na przeszkodzie okoliczności, których kolej żelazna nie mogła uniknąć i którym nie mogła zapobiec.

§ 2. — Kolej żelazna obowiązana jest przyjmować do przewozu przedmioty, których załadowanie, przeładowanie lub wyładowanie wymaga użycia specjalnych urządzeń tylko wówczas, jeżeli stacje, na których te czynności mają być dokonane, posiadają takie urządzenia.

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

plusieurs des Chemins de fer empruntés, ne sont admis que sous des conditions particulières à déterminer dans chaque cas.

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

Lorsque des accords de ce genre admettent au transport des objets exclus du transport d'après les prescriptions de l'Annexe I, ces accords doivent être communiqués à l'Office central des transports internationaux par Chemins de fer qui porte à l'ordre du jour de la prochaine séance de la Commission d'experts les dispositions de l'accord spécial, ayant trait à cette admission, à moins que ces dispositions n'aient déjà été examinées et repoussées par la Commission.

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

Article 5.

Obligation pour le Chemin de fer de transporter.

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

- a) l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la Convention;
- b) le transport soit possible avec les moyens ordinaires de transport;
- c) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le Chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier.

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

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

§ 4. — Przesyłki powinny być wysłane z zachowaniem kolejności, w jakiej przyjęto je do przewozu, wyjąwszy przypadek, przewidziany w następnym paragrafie.

§ 5. — Jeżeli interes publiczny lub konieczności eksploatacyjne tego wymagają, właściwa władza może zarządzić:

a) aby ruch zawieszono całkowicie lub częściowo;

b) aby pewne przesyłki wyłączono czasowo od przewozu, lub przyjmowano je tylko pod pewnymi warunkami;

c) aby pewne przesyłki korzystały czasowo z pierwszeństwa przewozu.

Zarządzenia takie należy podać do wiadomości publicznej.

Każda kolej żelazna może odmówić przyjęcia przesyłek, których przewóz doznałby przeszkód wskutek tego rodzaju ograniczeń.

§ 6. — Wszelkie przekroczenie postanowień artykułu niniejszego może służyć za podstawę do roszczenia o wynagrodzenie spowodowanej szkody.

TYTUŁ II.

UMOWA O PRZEWÓZ.

Rozdział I.

FORMA I WARUNKI UMOWY O PRZEWÓZ.

Artykuł 6.

Treść i forma listu przewozowego.

§ 1. — Na każdą przesyłkę międzynarodową, podlegającą Konwencji niniejszej, nadawca powinien złożyć list przewozowy według wzoru, stanowiącego Załącznik II do tejże Konwencji.

Rozmiary formularza listu przewozowego mogą być jednak zmniejszone na podstawie postanowień taryfowych dla niektórych komunikacji między sąsiednimi państwami.

Listy przewozowe powinny być drukowane na białym, trwałym papierze do pisania; listy przewozowe na przesyłki pośpieszne powinny mieć szlak czerwony o szerokości co najmniej jednego centymetra na górnym i dolnym brzegu obu stron. Na wtórniki listu przewozowego można używać także papieru jasnoniebieskiego.

§ 2. — Taryfy międzynarodowe lub umowy między kolejami żelaznymi określają, w jakim języku powinny być drukowane listy przewozowe. Jeżeli taryfy lub umowy o tym nie stanowią, listy przewozowe powinny być drukowane w jednym z języków urzędowych państwa nadania; muszą one nadto zawierać tekst francuski albo niemiecki, albo włoski i mogą zawierać wszelkie uznane za pożyteczne tłumaczenia na inne języki.

Część, którą ma wypełnić nadawca, powinna być zawsze sporządzona w jednym z języ-

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

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

a) le service sera suspendu en totalité ou en partie;

b) certaines expéditions seront temporairement exclues ou admises seulement sous certaines conditions;

c) certaines expéditions bénéficieront temporairement de priorités.

Ces mesures doivent être portées à la connaissance du public.

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

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

TITRE II.

DU CONTRAT DE TRANSPORT.

Chapitre premier.

FORME ET CONDITIONS DU CONTRAT DE TRANSPORT.

Article 6.

Teneur et forme de la lettre de voiture.

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

Le format du formulaire de la lettre de voiture peut toutefois être réduit par voie de dispositions tarifaires pour certains trafics entre pays limitrophes.

Les formulaires de lettre de voiture doivent être imprimés sur papier à écrire blanc, résistant; ils portent, pour la grande vitesse, deux bandes rouges d'un centimètre au moins de largeur, l'une au bord supérieur, l'autre au bord inférieur, au recto et au verso. Pour le duplicata de la lettre de voiture il peut être fait usage de papier bleu-clair.

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

La partie à remplir par l'expéditeur doit toujours être rédigée dans une des langues offi-

ków urzędowych kraju nadania. Taryfy międzynarodowe lub specjalne umowy między kolejami żelaznymi postanawiają, jakie tłumaczenia muszą być dodane. Jeżeli nie ma takich postanowień, nadawca powinien dodać tłumaczenie na język francuski, niemiecki, albo włoski.

Kolej żelazna może żądać, ażeby wskazania i oświadczenia, które nadawca ma zamieścić w liście przewozowym i, w danym razie, w załącznikach do niego, zostały wpisane literami łacińskimi.

§ 3. — Części listu przewozowego, obwiedzione grubymi liniami, powinna wypełniać kolej żelazna, pozostałe nadawca. Nadawca powinien przekreślić rubryki, które pozostawia niewypełnione.

§ 4. — Wybór formularza białego lub z czerwonymi szlakami wskazuje, czy towar należy przewieźć jako przesyłkę zwyczajną, czy też jako pośpieszną. Żądanie przewiezienia towaru na pewnej części drogi przewozu jako przesyłki pośpiesznej, na innej zaś części, jako przesyłki zwyczajnej nie jest dopuszczalne, chyba że wszystkie zainteresowane koleje żelazne zawarły co do tego specjalną umowę.

§ 5. — Nie przyjmuje się listów przewozowych poprawionych, podskrobanych lub pozaklejanych. Przekreślenia dopuszczalne są pod warunkiem, że nadawca stwierdzi je swym podpisem, gdy zaś chodzi o ilość lub wagę sztuk, pod warunkiem, że sprostowane liczby wpisze słowami.

§ 6. — Dane, zamieszczone w liście przewozowym, powinny być wpisane nie dającym się wytrzeć pismem lub drukiem.

List przewozowy musi zawierać następujące dane:

- a) miejsce i datę jego wystawienia;
- b) nazwę kolei nadania;
- c) nazwę kolei przeznaczenia oraz stacji przeznaczenia ze wszelkimi bliższymi wskazaniami, potrzebnymi dla uniknięcia jakichkolwiek pomyłek z powodu istnienia różnych stacji, obsługujących bądź tę samą miejscowość, bądź miejscowości o tej samej lub podobnej nazwie;
- d) nazwisko i adres odbiorcy. Jako odbiorca powinna być wymieniona jedna tylko osoba, firma lub osoba prawna. Wskazanie jako odbiorcy stacji przeznaczenia lub jej zawiadowcy dopuszczalne jest tylko wtedy, jeżeli zezwala na to wyraźnie taryfa, która ma być zastosowana. Adresy, nie zawierające nazwiska odbiorcy, jak np. „na zlecenie" albo „na okaziciela wórnika listu przewozowego", są niedozwolone;
- e) oznaczenie rodzaju towaru, wskazanie wagi lub zamiast niej innych podobnych danych, odpowiednio do przepisów kolei nadania. Jeżeli ustawy albo przepisy kraju nadania pozwalają nadawcy nadawać przesyłki bez

cielles du pays de départ. Les traductions nécessaires doivent faire l'objet de dispositions des tarifs internationaux ou d'accords spéciaux entre les Chemins de fer. A défaut, l'expéditeur doit joindre une traduction en français, en allemand ou en italien.

Le Chemin de fer peut exiger que les indications et déclarations à porter par l'expéditeur sur la lettre de voiture et, le cas échéant, sur les annexes jointes à celle-ci soient faites en caractères latins.

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

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

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

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

Les mentions suivantes sont obligatoires:

- a) le lieu et la date de l'établissement de la lettre de voiture;
- b) la désignation du Chemin de fer expéditeur;
- c) la désignation du Chemin de fer destinataire et celle de la gare destinataire, avec toutes les spécifications nécessaires pour éviter toute confusion entre les diverses gares desservant soit une même localité, soit des localités portant le même nom ou des noms analogues;
- d) le nom et l'adresse du destinataire. Une seule personne, firme ou raison sociale doit être indiquée comme destinataire. L'indication comme destinataire de la gare ou du chef de la gare destinataire n'est admise que si le tarif applicable le permet expressément. Les adresses n'indiquant pas le nom du destinataire, telles que „à l'ordre de..." ou „au porteur du duplicata de la lettre de voiture", ne sont pas autorisées;
- e) la désignation de la nature de la marchandise, l'indication du poids ou, à défaut, une indication analogue, conforme aux prescriptions du Chemin de fer expéditeur. Lorsque les lois ou règlements du pays de départ autorisent

wskazania wagi lub bez podania innych danych, zastępujących wagę, wówczas wagę lub te dane wpisuje kolej nadania. Nadto należy podać: przy przesyłkach drobnych ilość, rodzaj opakowania, cechy i numery sztuk lub zamiast nich wzmiankę, że na sztukach znajduje się adres odbiorcy; przy przesyłkach, których załadowanie należy do nadawcy, rodzaj, numer i cechy własności wagonu. Towary należy oznaczać w sposób następujący: towary, wymienione w Załączniku I, według nazwy użytej w tymże Załączniku, inne towary, jeżeli nadawca żąda zastosowania pewnej określonej taryfy, według nazwy użytej w tej taryfie, we wszystkich innych przypadkach według nazwy przyjętej w handlu, odpowiadającej właściwościom towarów.

Jeżeli miejsce, przeznaczone w liście przewozowym dla wyszczególnienia towarów nie wystarcza, należy wyszczególnić je na arkuszach, o takich samych rozmiarach jak list przewozowy, starannie z nim złączonych i podpisanych przez nadawcę. W liście przewozowym należy zamieścić wzmiankę o istnieniu tych arkuszy. Jeżeli podano ogólną wagę przesyłki, należy ją wpisać do samego listu przewozowego;

f) dokładne wyszczególnienie dokumentów, wymaganych przez władze celne, podatkowe, skarbowe, policyjne i inne władze administracyjne, dołączonych do listu przewozowego lub też złożonych, według oświadczenia w liście przewozowym, na pewnej oznaczonej stacji, w urzędzie celnym lub w jakimkolwiek innym urzędzie;

g) podpis nadawcy wraz z jego nazwiskiem, imieniem, i adresem, uzupełnionym, według jego uznania, adresem telegraficznym lub telefonicznym. Podpis nadawcy może być wydrukowany lub zastąpiony stemplem, jeżeli na to zezwalają ustawy i przepisy, obowiązujące na stacji nadania. Jako nadawca powinna być wymieniona w liście przewozowym jedna tylko osoba fizyczna, firma lub osoba prawna.

List przewozowy powinien nadto, w razie potrzeby, zawierać wszelkie inne wskazania, przewidziane w Konwencji niniejszej, w szczególności:

h) żądanie „zostawić na stacji” lub „dostawić do mieszkania”, jeżeli dostawa do mieszkania jest zaprowadzona na stacji przeznaczenia (artykuł 16 § 2);

i) żądanie zastosowania określonych taryf, a w szczególności taryf specjalnych lub wyjątkowych, przewidzianych w artykule 11 § 10 i w artykule 34;

k) kwotę deklarowanej wartości dostawy, podaną stosownie do artykułu 35;

l) oznaczenie kosztów, jakie nadawca bierze na swój rachunek, stosownie do artykułu 17;

l'expéditeur à remettre ses envois sans mention du poids ou de l'indication en tenant lieu, ce poids ou cette indication sont inscrits par le Chemin de fer expéditeur. En outre, il y a lieu d'indiquer: pour les envois par colis de détail, le nombre, la description de l'emballage, les marques, numéros ou, à défaut, la mention que les colis portent l'adresse du destinataire; pour les envois dont le chargement incombe à l'expéditeur, la série, le numéro et les marques de propriété du wagon. Les marchandises doivent être désignées: celles qui figurent dans l'Annexe I, sous le nom qui leur est donné dans cette Annexe; les autres marchandises, lorsque l'expéditeur entend revendiquer un tarif déterminé, sous le nom qui leur est donné dans ce tarif, et dans tous les autres cas, sous la dénomination, correspondant à leur nature, usitée dans le commerce.

Si l'espace réservé sur la lettre de voiture pour la spécification des marchandises est insuffisant, la désignation des articles doit être faite sur des feuilles de mêmes dimensions que ce document, soigneusement attachées à celui-ci et signées par l'expéditeur. La lettre de voiture doit mentionner l'existence de ces feuilles. Si le poids total de l'envoi est indiqué, cette indication doit être portée sur la lettre de voiture même;

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

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

La lettre de voiture doit en outre, le cas échéant, contenir toutes les autres indications prévues dans la présente Convention, notamment les suivantes:

h) la mention „en gare (bureau restant)” ou la mention „livrable à domicile”, à la condition que ce dernier mode de livraison soit applicable dans la gare destinataire (article 16, § 2);

i) la demande des tarifs à appliquer, notamment des tarifs spéciaux ou exceptionnels prévus au § 10 de l'article 11 et à l'article 34;

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

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

m) kwotę zaliczenia, obciążającego towar, oraz zaliczki w gotowiznie, która ma być udzielona przez kolej żelazną (artykuł 19);

n) żadaną drogę przewozu oraz wskazanie stacyj, na których powinny być załatwione czynności władz celnych lub podatkowych, oraz sprawdzenia wymagane przez władze skarbowe, policyjne i inne władze administracyjne;

o) wskazówki, dotyczące formalności wymaganych przez władze celne, podatkowe, skarbowe, policyjne i inne władze administracyjne stosownie do artykułu 15.

§ 7. — Inne oświadczenia można zamieszczać w liście przewozowym tylko wówczas, gdy są przepisane lub dozwolone przez ustawy lub przepisy jednego z państw albo przez taryfy i nie sprzeciwiają się Konwencji niniejszej.

Zabrania się zastępować list przewozowy innymi dokumentami lub dołączać do niego inne dokumenty, aniżeli te, które są przepisane lub dozwolone przez Konwencję niniejszą lub przez taryfy. Jeżeli jednak wymagają tego ustawy i przepisy, obowiązujące na stacji nadania, nadawca powinien sporządzić, oprócz listu przewozowego, dokument przeznaczony do przechowania go przez kolej żelazną, mający służyć jej za dowód zawarcia umowy o przewóz.

§ 8. — Zabrania się wpisywać do tego samego listu przewozowego przedmioty, których wspólne załadowanie powoduje niedogodności albo narusza przepisy władz celnych, podatkowych, skarbowych, policyjnych lub innych władz administracyjnych.

§ 9. — Na towary, których załadowanie stanowi obowiązek nadawcy, należy sporządzać oddzielne listy przewozowe, nie obejmujące przedmiotów, których załadowanie lub wyładowanie jest obowiązkiem kolei żelaznej.

Na przedmioty, wymienione w artykule 4, muszą być również sporządzone oddzielne listy przewozowe, jeżeli chodzi o przedmioty, które nie mogą być ładowane razem ze sobą lub razem z innymi towarami.

§ 10. — Jeden i ten sam list przewozowy może obejmować tylko ładunek jednego wagonu, chyba że chodzi o przedmioty niepodzielne, wymagające większej ilości wagonów. Tego postanowienia nie stosuje się jednak, gdy specjalne przepisy dla danej komunikacji lub taryfy, które mają być zastosowane, pozwalają na nadanie większej ilości wagonów za jednym listem przewozowym na całej drodze przewozu.

§ 11. — Nadawcy wolno zamieścić u dołu na odwrotnej stronie listu przewozowego wzmianki dotyczące przesyłki, służące jednak wyłącznie dla informacji odbiorcy, z których nie wynikają dla kolei żelaznej żadne zobowiązania ani odpowiedzialność, np.:

„Z przesyłki od N.....”
 „Z polecenia N.....”
 „Do rozporządzenia N.....”

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

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

o) les indications relatives aux formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives conformément à l'article 15.

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

Il est interdit de remplacer la lettre de voiture par d'autres pièces ou d'y ajouter d'autres documents que ceux qui sont prescrits ou admis par la présente Convention ou par les tarifs. Toutefois, lorsque les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice le prescrivent, l'expéditeur doit établir, outre la lettre de voiture, une pièce destinée à être conservée par le Chemin de fer pour lui servir de preuve du contrat de transport.

§ 8. — Il est interdit de comprendre dans une même lettre de voiture des objets qui ne peuvent être chargés les uns avec les autres sans inconvénients et sans infraction aux prescriptions des douanes, octrois, autorités fiscales, de police ou autres autorités administratives.

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

Des lettres de voiture distinctes doivent être également établies pour les objets désignés à l'article 4, en tant qu'il s'agit d'objets dont le chargement en commun ou avec d'autres marchandises est interdit.

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

§ 11. — L'expéditeur est autorisé à insérer au bas du verso de la lettre de voiture, mais à titre de simple information pour le destinataire et sans qu'il en résulte ni obligation ni responsabilité pour le Chemin de fer, des mentions qui se rapportent à l'envoi, comme par exemple:

„Envoi de N.”;
 „Par ordre de N.”;
 „A la disposition de N.”;

„Do przekspekiowania do N.....”
 „Ubezpieczono w N.....”
 „Na linię okrętową N.....” lub „Na statek N.....”
 „Z linii okrętowej N.....” lub „Ze statku N.....”
 „Na linię samochodową N.....”
 „Z linii samochodowej N.....”
 „Na linię lotniczą N.....”
 „Z linii lotniczej N.....”
 „Do wywozu do N.....”

Artykuł 7.

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

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

§ 2. — Kolej żelazna ma prawo sprawdzić w każdym czasie, czy przesyłka odpowiada oświadczeniom listu przewozowego oraz czy zachowano środki ostrożności przepisane w Załączniku I.

Jeżeli sprawdza się zawartość przesyłki, to zależnie od tego, czy sprawdzanie odbywa się na stacji nadania, czy na stacji przeznaczenia, powinno się wezwać nadawcę albo odbiorcę, ażeby był obecny przy tej czynności. Jeżeli interesowany nie zjawi się, lub jeżeli sprawdzanie odbywa się w drodze, należy dokonać go w obecności dwóch świadków, nie należących do służby kolei żelaznej, chyba że ustawy lub przepisy obowiązujące w kraju, gdzie odbywa się sprawdzanie, postanawiają inaczej. W drodze kolej żelazna może sprawdzać zawartość przesyłki tylko wtedy, gdy wymagają tego potrzeby eksploatacyjne, albo przepisy władz celnych, podatkowych, skarbowych, policyjnych lub innych władz administracyjnych.

Jeżeli wynik sprawdzenia różni się od wskazań listu przewozowego, należy go wpisać do tegoż listu przewozowego. Jeżeli sprawdzenia dokonano na stacji nadania należy wynik wpisać również do wtórnika listu przewozowego, jeżeli ten znajduje się w rękach kolei żelaznej. Jeżeli przesyłka nie odpowiada oświadczeniom listu przewozowego, koszty spowodowane sprawdzeniem, obciążają towar, chyba że zostały zapłacone zaraz na miejscu.

„Pour être réexpédié à N.”;
 „Assuré auprès de N.”;
 „Pour la ligne de navigation N. ou pour le navire N.”;
 „Provenant de la ligne de navigation N. ou du navire N.”;
 „Pour la ligne de service automobile N.”;
 „Provenant de la ligne de service automobile N.”;
 „Pour la ligne aérienne N.”;
 „Provenant de la ligne aérienne N.”;
 „Pour l'exportation à destination de N.”.

Article 7.

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

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

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

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

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

§ 3. — Ustawy i przepisy każdego państwa określają warunki, pod jakimi kolej żelazna ma prawo lub obowiązek ustalać lub sprawdzać wagę towaru albo ilość sztuk oraz rzeczywistą wagę własną wagonu.

Kolej żelazna obowiązana jest wskazać w liście przewozowym wynik ustalenia wagi, ilości sztuk i rzeczywistej wagi własnej wagonu.

§ 4. — Jeżeli przesyłki wagonowe waży się na wadze wagonowej, wagę ustala się w ten sposób, że od ogólnej wagi naładowanego wagonu odejmuje się wagę własną wagonu, na nim oznaczoną, chyba że osobne zważenie próżnego wagonu wykaże inną wagę własną.

§ 5. — W razie umieszczenia wskazań lub oświadczeń niezgodnych z rzeczywistością, nieścisłych lub niedostatecznych, które mogą spowodować przyjęcie do przewozu przedmiotów wyłączonych od przewozu na podstawie artykułu 3 pkt 4 lub obliczenie za przesyłkę niższego przewoźnego, bądź w razie niezachowania przepisanych w Załączniku I środków ostrożności, bądź też w razie przeciążenia wagonu załadowanego przez nadawcę, należy uiścić dopłatę, niezależnie od dodatkowego uiszczenia różnicy przewoźnego, oraz w danym razie, od naprawienia wszelkiej ewentualnej szkody tudzież niezależnie od odpowiedzialności karnej.

Dopłatę oblicza się jak następuje:

a) W razie niezgodnego z rzeczywistością, nieścisłego lub niedostatecznego oznaczenia przedmiotów wyłączonych od przewozu na podstawie artykułu 3 pkt 4 lub wymienionych w Załączniku I, albo w razie niezachowania środków ostrożności, przepisanych w tym Załączniku, dopłata wynosi:

za przedmioty wyłączone od przewozu na podstawie artykułu 3 pkt 4 . . .	15 franków;
za przedmioty wymienione w Załączniku I:	
klasy Ia	15 franków;
klasy Ib, Ic i Id	10 franków;
klasy Ie, II i III	5 franków,

klasy IV, V i VI 1 franka
od kilograma wagi brutto całej sztuki.

Jeżeli przepisy, obowiązujące w komunikacji wewnętrznej kolei żelaznej, na której wykryto przekroczenie, przewidują niższe dopłaty, wówczas pobiera się te niższe dopłaty.

b) W razie niezgodnego z rzeczywistością, nieścisłego lub niedostatecznego oznaczenia przesyłki, zawierającej inne towary, niż przewidziane pod literą a) paragrafu niniejszego, albo w ogóle w razie zamieszczenia jekiegokolwiek oświadczenia, które by mogło w jakikolwiek bądź sposób spowodować zastosowanie niższej taryfy, aniżeli ta, która powinna być w rzeczywistości zastosowana do danej przesyłki, dopłata wynosi podwójną różnicę pomiędzy przewoź-

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

Le Chemin de fer est tenu d'indiquer dans la lettre de voiture le résultat des constatations faites au sujet du poids, du nombre des colis, ainsi que de la tare réelle des wagons.

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

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

La surtaxe est déterminée ainsi qu'il suit:

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

Pour les marchandises exclues du transport en vertu du 4 ^o de l'article 3	15 francs.
Pour les marchandises dénommées à l'Annexe I:	
Classe I, groupe Ia	15 francs;
Classe I, groupes Ib, Ic et Id	10 francs;
Classe I, groupe Ie, et Classes II et III	5 francs;
Classes IV, V et VI	1 franc

par kilogramme de poids brut du colis entier.

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

b) En cas de dénomination indiquant d'une manière irrégulière, inexacte ou incomplète la nature d'une expédition comprenant des marchandises autres que celles qui sont prévues sous la lettre a) du présent paragraphe, ou en général en cas de déclaration pouvant, d'une manière quelconque, faire bénéficier l'envoi d'un tarif plus réduit que celui qui est effectivement applicable, la surtaxe est égale au double de la différence entre le prix de transport depuis le point

nym, jakie należałoby prawidłowo pobrać przy oznaczeniu niezgodnym z rzeczywistością, nieścisłym lub niedostatecznym za odległość od stacji nadania do stacji przeznaczenia, a przewoźnym, jakie należałoby pobrać, gdyby oznaczenie było zgodne z rzeczywistością, ściśle i dostateczne.

Jeżeli przesyłka składa się z towarów, do których stosuje się różne stawki tarytowe, a wagę każdego z towarów można ustalić bez trudności, dopłatę oblicza się według stawek stosowanych dla każdego towaru, gdy taki sposób obliczenia daje niższą dopłatę.

c) W razie podania wagi niższej niż rzeczywista, dopłata wynosi podwójną różnicę pomiędzy przewoźnym za wagę podaną, a przewoźnym za wagę stwierdzoną, za odległość od stacji nadania do stacji przeznaczenia.

d) W razie przeciążenia wagonu, załadowanego przez nadawcę, dopłata wynosi sześciokrotne przewoźne za nadwyżkę wagi ponad nośność za odległość od stacji nadania do stacji przeznaczenia. Przeciążenie ma miejsce, gdy ciężar ładunku przekracza nośność, określoną w następujący sposób:

jeżeli wagon ma tylko jeden napis, określający dopuszczalne obciążenie, uważa się, że napis ten wskazuje ładowność; nośność odpowiada wówczas tej ładowności, powiększonej o 5%;

jeżeli wagon ma dwa napisy, wówczas napis, wskazujący niższe obciążenie, oznacza ładowność, napis zaś, wskazujący wyższe obciążenie, nośność.

e) Jeżeli przy tym samym wagonie zachodzi wskazanie wagi niższej od rzeczywistej oraz przeciążenie, za każde z tych dwu przekroczeń pobiera się osobne dopłaty.

§ 6. — Dopłaty, które należy pobrać w myśl powyższego § 5, obciążają przesyłkę bez względu na to, gdzie stwierdzono fakty, uzasadniające ich pobranie.

Jeżeli wartość towaru nie pokrywa kwoty dopłat, lub jeżeli odbiorca odmawia przyjęcia przesyłki, nadwyżkę należności, wynikającą z dopłat, powinien zapłacić nadawca.

§ 7. — Dopłaty nie pobiera się:

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

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

c) w razie przeciążenia, które nastąpiło w czasie przewozu wskutek wpływów atmosferycznych, jeżeli nadawca udowodni, że ładujący wagon, zastosował się do przepisów, obowiązujących na stacji nadania;

de départ jusqu'au point de destination régulièrement applicable avec la dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète et celui qui aurait dû être perçu, si la dénomination avait été régulière, exacte et complète.

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 7. — La surtaxe n'est pas due:

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

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

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

d) w razie zwiększenia się wagi w czasie przewozu, bez przeciążenia wagonu, jeżeli nadawca udowodni, że zwiększenie się wagi powstało wskutek wpływów atmosferycznych;

e) w razie niezgodnego z rzeczywistością wskazania wagi (bez przeciążenia wagonu), jeżeli różnica między wagą wskazaną w liście przewozowym a wagą stwierdzoną nie przewyższa 2% wagi wskazanej.

§ 8. — W razie stwierdzenia przeciążenia wagonu przez stację nadania lub pośrednią nadwyżka ładunku może być usunięta z wagonu nawet wtedy, gdy nie należy się dopłata. Nadawcę należy w danym razie wezwać niezwłocznie za pośrednictwem stacji nadania, aby rozporządził nadwyżką.

Przewoźne za odległość, przebytą przez nadwyżkę ładunku, oblicza się według stawek tej taryfy, którą zastosowano do przesyłki głównej, doliczając, w danym razie, dopłatę, przewidzianą wyżej w § 5; koszty odładowania pobiera się według taryfy opłat dodatkowych kolei żelaznej, która czynność tę wykonała.

Jeżeli nadawca zarządzi, aby nadwyżkę zwrócono lub wysłano dalej, postępuje się z nią, jak z osobną przesyłką.

Artykuł 8.

Zawarcie umowy o przewóz. Wtórnik listu przewozowego.

§ 1. — Umowę o przewóz uważa się za zawartą z chwilą, gdy stacja nadania przyjęła do przewozu towar wraz z listem przewozowym. Stacja nadania stwierdza przyjęcie przez odcisnięcie na liście przewozowym swojego stempla z datą przyjęcia.

§ 2. — Ostemplowania należy dokonać natychmiast po całkowitym dostarczeniu przesyłki, wymienionej w liście przewozowym i po uiszczeniu kosztów, które nadawca przyjął na swój rachunek. Na żądanie nadawcy ostemplowania należy dokonać w jego obecności.

§ 3. — List przewozowy, opatrzony stemplem, stanowi dowód umowy o przewóz.

§ 4. — Gdy jednak chodzi o towary, których załadowanie należy do nadawcy w myśl taryf lub na podstawie zawartej z nim umowy, jeżeli taka umowa jest dozwolona na stacji nadania, wówczas dane listu przewozowego, dotyczące wagi lub ilości sztuk, stanowią dowód przeciwko kolei żelaznej tylko wtedy, gdy kolej żelazna sprawdziła tę wagę i ilość sztuk i stwierdziła to w liście przewozowym.

§ 5. — Kolej żelazna obowiązana jest poświadczyć otrzymanie towaru i datę przyjęcia do przewozu przez odcisnięcie stempla z datą na wtórniku listu przewozowego, który nadaw-

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

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

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

La surcharge est taxée, pour le parcours effectué, d'après le prix de transport appliqué au chargement principal, avec la surtaxe prévue au § 5 ci-dessus, s'il y a lieu; en cas de déchargement, les frais de cette opération sont perçus d'après le tarif des frais accessoires du Chemin de fer qui l'effectue.

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

Article 8.

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

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

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

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

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

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

ca powinien przedstawić kolei żelaznej jednocześnie z listem przewozowym.

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

Artykuł 9.

Taryfy. Zakaz umów odrębnych.

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

Jednakże taryfy międzynarodowe muszą być ogłoszone w tych tylko państwach, których koleje żelazne uczestniczą w tych taryfach jako kolej nadania i przeznaczenia.

Podwyższenie taryf międzynarodowych lub inne utrudnienia warunków przewozu, przewidzianych przez te taryfy, wchodzi w życie najwcześniej w 15 dni po ich ogłoszeniu.

Taryfy muszą zawierać wszystkie dane, niezbędne do obliczenia przewoźnego i opłat dodatkowych oraz, w danym razie, postanowienia o kursach przerachowania.

§ 2. — Taryfy powinny podawać wszystkie specjalne warunki dla różnych przewozów, w szczególności zaś postanawiać, czy stosują się do przesyłek pośpiesznych, czy zwyczajnych. Jeżeli pewna kolej żelazna posiada tylko taryfę dla jednego z tych rodzajów przewozu i to bądź dla wszystkich towarów, bądź dla niektórych z nich, bądź też dla pewnych odcinków, wówczas taryfę tę można stosować do przewozów dokonywanych tak za listami przewozowymi na przesyłki zwyczajne, jak i za listami przewozowymi na przesyłki pośpieszne, przy czym obowiązują terminy dostawy takie, jakie według postanowień artykułu 6 § 4 i artykułu 11 Konwencji niniejszej wynikają dla każdego z tych rodzajów listów przewozowych.

Taryfy muszą być stosowane jednakowo względem wszystkich. Postanowienia ich obowiązują o tyle, o ile nie są sprzeczne z Konwencją niniejszą; w przeciwnym razie uważa się je za nieważne.

§ 3. — Każda odrębna umowa, mocą której jednemu lub większej liczbie nadawców przyznanoby niższą opłat, oznaczonych w taryfie, jest zakazana i nieważna.

Natomiast dozwolone są zniżki taryfowe należycie ogłoszone i dostępne w równej mierze dla wszystkich pod tymi samymi warunkami, jako też zniżki opłat dla przewozów na potrzeby kolei żelaznej, administracji publicznej, albo na cele dobroczynne.

§ 4. — Oprócz przewoźnego i opłat dodatkowych, przewidzianych w taryfach, można na rzecz kolei żelaznych pobierać jedynie ich wy-

voiture qui doit lui être présenté par l'expéditeur en même temps que la lettre de voiture.

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

Article 9.

Tarifs. Interdiction de traités particuliers.

§ 1. — Les prix de transport et les frais accessoires sont calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés dans chaque Etat.

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

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

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

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

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

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

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

§ 4. — Il n'est perçu au profit des Chemins de fer, en sus des prix de transport et des divers frais accessoires prévus par les tarifs, aucune

datki, jak należności celne, podatkowe lub policyjne, nieprzewidziane w taryfie koszty przewiezienia z jednego dworca kolejowego na drugi, koszty poprawienia zewnętrznego lub wewnętrznego opakowania towarów, niezbędnego dla ich zabezpieczenia oraz inne podobne wydatki. Wydatki te powinny być należycie stwierdzone i wpisane oddzielnie do listu przewozowego, do którego należy dołączyć właściwe dowody. Jeżeli opłacenie tych wydatków należy do nadawcy, dowodów nie wydaje się wraz z listem przewozowym odbiorcy, lecz doręcza się je nadawcy z rachunkiem kosztów stosownie do artykułu 17.

Wysokość dopłat i powód ich pobrania powinny być wskazane w liście przewozowym.

Artykuł 10.

Obliczanie przewoźnego. Droga przewozu.

Przy obliczaniu przewoźnego i oznaczaniu drogi przewozu obowiązują następujące postanowienia:

a) Jeżeli nadawca wskazał w liście przewozowym drogę przewozu, przewoźne oblicza się według tej drogi.

Wskazanie stacji, na których mają być załatwione formalności przepisane przez władze celne, podatkowe, skarbowe, policyjne oraz inne władze administracyjne, jest równoznaczne ze wskazaniem drogi przewozu.

b) Jeżeli nadawca wskazał w liście przewozowym tylko taryfy, które mają być zastosowane, kolej żelazna stosuje je, o ile wskazanie to wystarczy do ustalenia stacji, między którymi żądane taryfy powinny być zastosowane. Spośród dróg przewozu, na których taryfy te obowiązują w dniu zawarcia umowy o przewóz, kolej żelazna wybiera tę drogę, którą uważa za najkorzystniejszą dla nadawcy.

c) Jeżeli nadawca oświadczył w liście przewozowym stosownie do artykułu 17 § 2, że opłaci z góry przewoźne do stacji pośredniej, kolej żelazna wybiera spośród dróg przewozu, przechodzących przez tę stację pośrednią, drogę, którą uważa za najkorzystniejszą dla nadawcy. Przewoźne oblicza się za drogę obraną przez kolej żelazną.

d) Jeżeli w przypadkach, przewidzianych wyżej pod literami a) i c), pomiędzy stacją nadania a stacją przeznaczenia na drodze przewozu wskazanej według litery a), albo pomiędzy stacją nadania a stacją określoną pod literą c), istnieje bezpośrednia taryfa międzynarodowa, wówczas stosuje się tę taryfę, chyba że zastosowanie jej w chwili nadania zależało od warunków, których nie dopełniono.

e) Jeżeli wskazania nadawcy nie są dostateczne do ustalenia w całości drogi przewozu

somme autre que les dépenses faites par eux, telles que droits de douane, d'octroi, de police, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations à l'emballage extérieur ou intérieur des marchandises nécessaires pour en assurer la conservation et autres dépenses analogues. Ces dépenses doivent être dûment constatées et décomptées à part sur la lettre de voiture à laquelle les pièces justificatives doivent être jointes. Quand le paiement de ces dépenses incombe à l'expéditeur, les pièces justificatives ne sont pas livrées au destinataire avec la lettre de voiture, mais elles sont remises à l'expéditeur avec le compte des frais, comme il est dit à l'article 17.

Le montant des surtaxes ainsi que le motif de leur perception doivent être mentionnés dans la lettre de voiture.

Article 10.

Calcul des taxes. Itinéraires.

Pour le calcul des taxes et la détermination des itinéraires les règles suivantes doivent être observées:

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

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

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

c) Si l'expéditeur a prescrit dans la lettre de voiture le paiement à l'avance du port jusqu'à une station intermédiaire, dans les conditions prévues au § 2 de l'article 17, le Chemin de fer choisit parmi les itinéraires qui passent par ladite station intermédiaire celui qui lui paraît le plus avantageux pour l'expéditeur. Les prix de transport sont calculés par l'itinéraire choisi par le Chemin de fer.

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

e) Si les indications données par l'expéditeur ne suffisent pas à déterminer complètement

lub taryf, albo jeżeli niektóre z tych wskazań są ze sobą sprzeczne, kolej żelazna wybiera tę drogę przewozu lub te taryfy, które uważa za najkorzystniejsze dla nadawcy. Kolej żelazna stosuje się zawsze do wskazań listu przewozowego, dotyczących stacyj, wymienionych pod literą a), ustęp drugi, a w miarę możliwości także do innych wskazań nadawcy.

Jeżeli jednak między stacją nadania i stacją przeznaczenia istnieje bezpośrednia taryfa międzynarodowa, taryfę tę stosuje się, gdy przewidziana w niej droga przewozu odpowiada, zamieszczonym, w danym razie, wskazaniom listu przewozowego co do stacyj określonych pod literą a), ustęp drugi i jeżeli stosowanie tej taryfy nie zależy od innych warunków, których nie dopełniono.

f) We wszystkich wyżej wymienionych przypadkach terminy dostawy oblicza się według drogi przewozu żądanej przez nadawcę lub wybranej przez kolej żelazną.

g) Poza przypadkami, wymienionymi w artykule 5 § 5 i w artykule 23 § 1, kolej żelazna może dokonać przewozu drogą inną, niż wskazaną przez nadawcę tylko pod warunkiem:

1. że przewoźne i termin dostawy nie będą większe, niż przewoźne i termin dostawy na drodze przewozu, wskazanej przez nadawcę;

2. że formalności wymagane przez władze celne, podatkowe, skarbowe, policyjne i inne władze administracyjne, jak również pojenie i karmienie żywych zwierząt, będą dokonywane zawsze na stacjach, wskazanych przez nadawcę.

Jeżeli przewóz odbywa się inną drogą, niż wskazał nadawca, należy go o tym zawiadomić.

h) W przypadkach, wymienionych pod literami b), c) i e), kolej żelazna odpowiada za szkodę spowodowaną przez wybór drogi przewozu lub taryf tylko w razie złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa.

i) Jeżeli kolej żelazna w wykonaniu powyższych postanowień litery d) i ustępu drugiego litery e), zastosuje bezpośrednią taryfę międzynarodową, która przewiduje przewoźne wyższe od przewoźnego, uzyskanego przez dodanie opłat innych taryf, istniejących na tej samej drodze przewozu, i jeżeli warunki stosowania tych taryf zostały spełnione, wówczas kolej żelazna na żądanie osoby uprawnionej powinna zwrócić nadpłatę.

Artykuł 11.

Terminy dostawy.

§ 1. — Terminy dostawy nie mogą przekraczać następujących norm maksymalnych:

- a) dla przesyłek pośpiesznych:
1. termin odprawy 1 dzień;
 2. termin przewozu na każde, choćby tylko rozpoczęte,

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

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

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

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

1^o que les prix de transport et les délais de livraison ne soient pas supérieurs aux prix et délais calculés par l'itinéraire que l'expéditeur avait indiqué;

2^o que les formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives, ainsi que le ravitaillement des animaux vivants, aient toujours lieu aux stations désignées par l'expéditeur.

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

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

i) Si le Chemin de fer, en exécution des dispositions de la lettre d) et du deuxième alinéa de la lettre e) ci-dessus, a appliqué un tarif direct international comportant une taxe plus élevée que celle que l'on obtient, sur le même parcours, par la soudure d'autres tarifs et si les conditions d'application de ces derniers tarifs sont remplies, le Chemin de fer est tenu de rembourser la différence en plus à la demande de l'ayant droit.

Article 11.

Délais de livraison.

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

- a) pour la grande vitesse:
- 1^o délai d'expédition 1 jour;
 - 2^o délai de transport, par fraction indivisible de 300 kilo-

300 kilometrów odległości taryfowej 1 dzień;

b) dla przesyłek zwyczajnych:

1. termin odprawy 1 dzień;
2. termin przewozu na każde, choćby tylko rozpoczęte, 150 kilometrów odległości taryfowej 1 dzień.

§ 2. — Jeżeli przewóz odbywa się kilkoma kolejami żelaznymi, połączonymi ze sobą szynami, termin przewozu oblicza się według łącznej odległości od stacji nadania do stacji przeznaczenia; termin odprawy liczy się tylko raz jeden bez względu na ilość kolei żelaznych, uczestniczących w przewozie.

§ 3. — Ustawy i przepisy każdego państwa określają, w jakiej mierze koleje żelazne, pozostające pod jego nadzorem, mogą ustalać terminy dodatkowe w przypadkach następujących:

- a) dla przesyłek przewożonych:
 - morzem lub śródlądowymi drogami wodnymi za pomocą promu lub statku, drogą lądową bez użycia kolei żelaznej, łącznicami, które łączą dwie linie tej samej sieci kolejowej lub różnych sieci kolejowych, linią kolejową podrzędnego znaczenia, linią o odmiernej niż normalna szerokości toru;
- b) w razie nadzwyczajnych okoliczności, powodujących:
 - niezwykły wzrost przewozów lub niezwykle trudności eksploatacyjne.

§ 4. — Terminy dodatkowe, uzasadnione okolicznościami wymienionymi wyżej w § 3 pod literą a), powinny być zamieszczone w taryfach.

Terminy dodatkowe, przewidziane w § 3 pod literą b), muszą być ogłoszone i nie mogą wejść w życie przed ich ogłoszeniem.

§ 5. — Termin dostawy rozpoczyna się o północy, następującej po przyjęciu towaru do przewozu (artykuł 8 § 1).

§ 6. — Termin dostawy jest zachowany, jeżeli przed jego upływem towar wydano lub o jego przybyciu doniesiono odbiorcy bądź osobie uprawnionej do jego odbioru w myśl przepisów kolei żelaznej, która powinna dokonać wydania. Ustawy i przepisy każdego państwa określają, w jakiej formie stwierdza się doręczenie pisemnego zawiadomienia.

Przy przesyłkach, których kolej żelazna nie dostarcza do mieszkania odbiorcy i o których przybyciu nie musi go zawiadomić, termin dostawy jest zachowany, jeżeli przed jego upływem towar przygotowano na stacji przeznaczenia do rozporządzenia odbiorcy.

§ 7. — Bieg terminu dostawy zawieszają na cały czas zatrzymania z powodu załatwiania

mètres de distance d'application des tarifs 1 jour;

b) pour la petite vitesse:

- 1^o délai d'expédition 1 jour;
- 2^o délai de transport, par fraction indivisible de 150 kilomètres de distance d'application des tarifs 1 jour.

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 7. — Les délais de livraison cessent de courir pendant tout le séjour qu'entraîne l'ac-

formalności, wymaganych przez władze celne, podatkowe, skarbowe, policyjne oraz inne władze administracyjne, jak również na czas każdej przerwy przewozów, stanowiącej czasową przeszkodę rozpoczęcia lub dalszego wykonywania przewozu, a nie wynikającej z winy kolei żelaznej.

Bieg terminu dostawy zawiesza się również na czas wykonywania czynności przewidzianych w artykule 7 §§ 2 i 3, jako też na czas zatrzymania, spowodowanego zmianą umowy o przewóz, zarządzoną przez nadawcę na podstawie artykułu 21.

Oprócz tego przy przewozie żywych zwierząt, bieg terminu dostawy zawiesza się na czas:

- a) zatrzymania tych zwierząt na stacjach pojenia;
- b) zatrzymania wskutek zarządzenia policyjnego;
- c) badania weterynaryjnego.

Zawieszenia terminu dostawy, przewidziane w artykule niniejszym, działają tylko wówczas, gdy kolej żelazna wskaże w liście przewozowym ich przyczynę i czas trwania.

§ 8. — Przy przesyłkach zwyczajnych bieg terminu dostawy zawiesza się na niedziele oraz na ustawowe dni świąteczne.

Przy przesyłkach pośpiesznych termin dostawy zaczyna biec o dzień później, jeżeli dzień następujący po dniu przyjęcia przesyłki do przewozu przypada na niedzielę lub na ustawowy dzień świąteczny. Również, jeżeli ostatni dzień terminu dostawy przypada na niedzielę lub na ustawowy dzień świąteczny, termin dostawy upływa dopiero dnia następnego. Postanowienie tych nie stosuje się jednak do przesyłek pośpiesznych, dla których stacje są w niedziele i dni świąteczne otwarte, bądź w kraju nadania, bądź w kraju przeznaczenia.

§ 9. — Jeżeli ustawy lub przepisy pewnego państwa przewidują całkowite lub częściowe wstrzymanie przewozu przesyłek pośpiesznych w niedziele i w pewne ustawowe dni świąteczne, wówczas terminy dostawy przedłuża się odpowiednio.

§ 10. — Jeżeli ustawy lub przepisy jednego z państw pozwalają na ustanowienie taryf specjalnych lub wyjątkowych ze zniżonymi opłatami i przedłużonymi terminami dostawy, wówczas koleje żelazne tego państwa mogą stosować te taryfy z przedłużonymi terminami dostawy również w komunikacji międzynarodowej.

Artykuł 12.

Stan towaru. Opakowanie.

§ 1. — Kolej żelazna, przyjmując do przewozu towar z widocznymi śladami uszkodzenia, może żądać, aby w liście przewozowym zamieszczono specjalne oświadczenie co do stanu towaru.

complissement des formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives, ainsi que pendant toute interruption du trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport et ne résultant pas d'une faute imputable au Chemin de fer.

Les délais cessent également de courir pendant l'exécution des opérations prévues aux §§ 2 et 3 de l'article 7 et pendant la durée d'un arrêt causé par une modification du contrat de transport ordonnée par l'expéditeur en vertu de l'article 21.

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

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

L'effet des interruptions des délais de livraison prévues par le présent article est subordonné à la condition que le Chemin de fer ait indiqué leur motif et leur durée dans la lettre de voiture.

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

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

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

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

Article 12.

Etat de la marchandise. Emballage.

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

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

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

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

§ 4. — Nadawca ponosi odpowiedzialność za wszelkie następstwa braku lub wadliwego stanu opakowania. W szczególności jest on obowiązany naprawić szkodę, jaką kolej żelazna poniosła z tego powodu. Jeżeli braku lub wadliwego stanu opakowania nie zaznaczono w liście przewozowym, wówczas na kolei żelaznej ciąży dowód, że wadliwości te istniały.

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

§ 6. — Jeżeli taryfy nie przewidują wyraźnie wyjątków, nadawca obowiązany jest opatrzyć na zewnątrz pojedyncze sztuki przesyłek drobnych w wyraźne i nie dające się wytrzeć cechy, które by uniemożliwiły jakąkolwiek zamianę i zgadzały się dokładnie z cechami, podanymi w liście przewozowym. Nadto obowiązany on jest każdą sztukę przesyłki drobnej opatrzyć w kartkę z nazwą stacji przeznaczenia, wypisaną pismem, nie dającym się wytrzeć. Jeżeli przepisy kolei nadania tego wymagają, należy wypisać również nazwisko i adres odbiorcy bądź na zewnątrz, bądź wewnątrz złożonej kartki, którą wolno otworzyć tylko w razie braku listu przewozowego.

Poprzednie napisy i kartki powinien nadawca przekreślić lub usunąć.

§ 7. — Jeżeli taryfy nie przewidują wyraźnie wyjątków, przedmioty kruche (jak wyroby szklane, porcelana, wyroby garncarskie), przedmioty łatwo rozsypujące się w wagonach (jak orzechy, owoce, pasza, kamienie) oraz towary, które mogą zanieczyścić lub uszkodzić

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

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

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

§ 4. — L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences de l'absence d'emballage ou de son état défectueux. Il est tenu, notamment, de réparer le préjudice que le Chemin de fer aurait subi de ce chef. Si la lettre de voiture ne mentionne pas le défaut d'emballage ou son état défectueux, la preuve de ces vices incombe au Chemin de fer.

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

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

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

§ 7. — Sauf exception expressément prévue dans les tarifs, ne sont pas transportés autrement que par wagons complets les objets fragiles (tels que la verrerie, la porcelaine, la poterie), les objets qui s'éparpilleraient dans les wagons (tels que les noix, les fruits, les fourrages,

inne przesyłki (jak węgiel, wapno, popiół, ziemia zwyczajna i farbiarska), przewozi się tylko jako przesyłki wagonowe, chyba że towary te będą opakowane lub powiązane w sposób uniemożliwiający ich stłuczenie lub ich zagubienie albo zanieczyszczenie lub uszkodzenie innych przesyłek.

les pierres), ainsi que les marchandises qui pourraient salir ou détériorer les autres colis (telles que le charbon, la chaux, la cendre, les terres ordinaires, les terres à couleur), à moins que ces marchandises ne soient emballées ou ficelées de telle sorte qu'elles ne puissent se briser, se perdre, salir ou détériorer d'autres colis.

Artykuł 13.

Dokumenty potrzebne do załatwienia formalności wymaganych przez władze celne, podatkowe, skarbowe, policyjne i inne władze administracyjne. Zamknięcie celne.

§ 1. — Nadawca obowiązany jest dołączyć do listu przewozowego dokumenty potrzebne do załatwienia, przed wydaniem przesyłki odbiorcy, formalności wymaganych przez władze celne, podatkowe, skarbowe, policyjne i inne władze administracyjne. Dokumenty te powinny dotyczyć wyłącznie towarów, objętych tym samym listem przewozowym, chyba że przepisy administracyjne lub taryfy zawierają co do tego inne postanowienia.

Jeżeli dokumenty tego rodzaju nie mogą być dołączone do listu przewozowego, ponieważ złożono je na stacji, w urzędzie celnym lub w jakimkolwiek innym urzędzie, wówczas list przewozowy powinien zawierać dokładną wskazówkę, gdzie dokumenty te złożono.

§ 2. — Kolej żelazna nie jest obowiązana sprawdzać, czy dostarczone dokumenty są prawidłowe i dostateczne.

Nadawca odpowiada wobec kolei żelaznej za wszelkie szkody, wynikające z powodu braku, niedostateczności lub nieprawidłowości tych dokumentów, jeżeli nie zachodzi wina ze strony kolei żelaznej.

Kolej żelazna odpowiada jak komisant (ekspedytor) za skutki zagubienia lub nieprawidłowego użycia dokumentów wymienionych w liście przewozowym i do niego dołączonych albo u niej złożonych; w żadnym jednak razie odszkodowanie, które by miała zapłacić, nie może być wyższe od odszkodowania za zaginięcie towaru.

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

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

Article 13.

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

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

Lorsque des pièces de ce genre ne peuvent être jointes à la lettre de voiture parce qu'elles sont déposées dans une gare, dans un bureau de douane ou de toute autre autorité, la lettre de voiture doit contenir l'indication précise de l'endroit où elles sont déposées.

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

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

Le Chemin de fer est responsable, au même titre qu'un commissionnaire, des conséquences de la perte ou de l'utilisation inexacte des pièces mentionnées sur la lettre de voiture et qui accompagnent ce document, ou sont déposées entre ses mains; toutefois, l'indemnité qu'il aura à payer ne devra jamais être supérieure à celle qui serait due en cas de perte de la marchandise.

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

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

Rozdział II.

WYKONANIE UMOWY O PRZEWOZ.

Artykuł 14.

Nadawanie do przewozu i załadowanie towarów.

§ 1. — Nadawanie towarów do przewozu określały ustawy i przepisy, obowiązujące na stacji nadania.

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

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

Artykuł 15.

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

§ 1. — Dopóki przesyłka znajduje się w drodze, formalności wymagane przez władze celne, podatkowe, skarbowe, policyjne i inne władze administracyjne załatwia kolej żelazna. Czynności te kolej żelazna może na własną odpowiedzialność zlecić komisantowi (ekspedytorowi) lub też sama się ich podjąć. W obu przypadkach kolej żelazna ma obowiązki komisanta.

Nadawca może jednak bądź osobiście, bądź też przez wskazanego w liście przewozowym pełnomocnika być obecny przy czynnościach, przewidzianych w ustępie powyższym, dla udzielenia wszelkich wyjaśnień i czynienia wszelkich potrzebnych uwag, jednakże bez prawa objęcia towaru w posiadanie lub załatwiania samemu wspomnianych czynności.

Jeżeli nadawca do załatwienia formalności wymaganych przez władze celne, podatkowe, skarbowe, policyjne i inne władze administracyjne wyznaczył stację, na której obowiązujące przepisy nie pozwalają załatwić tych formalności, lub jeżeli przepisał dla tych czynności jakikolwiek inny sposób postępowania, który jest niewykonalny, kolej żelazna postępuje w taki sposób, jaki uzna za najkorzystniejszy dla oso-

Chapitre II.

EXÉCUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT.

Article 14.

Remise au transport et chargement des marchandises.

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

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

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

Article 15.

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

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

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

Si l'expéditeur a désigné pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police ou autres autorités administratives, une gare où les prescriptions en vigueur ne permettent pas d'accomplir ces formalités, ou bien s'il a prescrit, pour ces opérations, tout autre mode de procéder qui ne peut pas être exécuté, le Chemin de fer opère de la façon qui lui paraît être la

by uprawnionej i zawiadamia nadawcę o wydanych zarządzeniach.

Umieszczenie przez nadawcę w liście przewozowym wskazówki „franko cło” uważa się za żądanie załatwienia formalności celnych przez kolej żelazną. W takim przypadku kolej żelazna może, według swego uznania, załatwić te formalności w drodze lub też na stacji przeznaczenia.

§ 2. — Z zastrzeżeniem wyjątku, przewidzianego w ustępie czwartym § 1 artykułu niniejszego, odbiorca ma prawo załatwić formalności celne na stacji przeznaczenia, na której znajduje się urząd celny, jeżeli list przewozowy zawiera żądanie oclenia na stacji przeznaczenia, albo też jeżeli w liście przewozowym nie ma takiego żądania a towar nadejdzie na stację przeznaczenia nieocelony. Jeżeli odbiorca korzysta z tego prawa, musi wpierv zapłacić koszty, obciążające przesyłkę, i wykupić list przewozowy.

Jeżeli odbiorca nie wykupił listu przewozowego w terminie przewidzianym w przepisach kolei przeznaczenia, kolej żelazna może postąpić według § 1.

Artykuł 16.

Wydanie.

§ 1. — Kolej żelazna jest obowiązana wydać odbiorcy na stacji przeznaczenia, wskazanej przez nadawcę, list przewozowy i towar za pokwitowaniem i po zapłaceniu należności, wynikających z listu przewozowego.

Przyjęcie listu przewozowego zobowiązuje odbiorcę do zapłaceniu kolei żelaznej należności, wynikających z listu przewozowego.

§ 2. — Postępowanie przy wydawaniu towarów oraz, w danym razie, obowiązek kolei żelaznej dostarczenia towaru do mieszkania odbiorcy w miejscowości, w której jest położona stacja przeznaczenia lub w innej miejscowości, określają ustawy i przepisy, obowiązujące na kolei żelaznej, mającej dokonać wydania.

§ 3. — Po przybyciu towaru na stację przeznaczenia, odbiorca ma prawo żądać od kolei żelaznej wydania mu listu przewozowego i towaru. Jeżeli stwierdzono zaginięcie towaru, lub jeżeli towar nie przybył w ciągu terminu przewidzianego w artykule 30 § 1, odbiorca może w imieniu własnym dochodzić wobec kolei żelaznej praw, wynikających z umowy o przewóz, pod warunkiem uprzedniego dopełnienia zobowiązań, które ta umowa na niego nakłada.

Artykuł 17.

Oplacanie kosztów przewozu.

§ 1. — Koszty przewozu (przewoźne, opłaty dodatkowe oraz inne koszty, powstałe

plus favorable aux intérêts de l'ayant droit et fait connaître à l'expéditeur les mesures prises.

Est assimilée à une demande d'accomplissement des formalités douanières par le Chemin de fer, la mention „franco de douane” inscrite par l'expéditeur en lettre de voiture. Dans ce cas, le Chemin de fer peut, à son choix, accomplir cette opération en cours de route ou bien à la gare destinataire.

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

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

Article 16.

Livraison.

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

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

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

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

Article 17.

Païement des frais de transport.

§ 1. — Les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires et autres frais

w czasie przewozu) powinny być opłacone przez nadawcę lub przez odbiorcę stosownie do podanych niżej postanowień.

Przy stosowaniu tych postanowień opłaty dodatkowe, które według stosowanych taryf powinny być przy obliczaniu przewoźnego dodawane do stawek taryf zwyczajnych lub wyjątkowych, uważa się za przewoźne a nie za opłaty dodatkowe.

§ 2. — Biorąc na swój rachunek koszty całkowite lub częściowo, nadawca powinien wskazać to w liście przewozowym w rubryce na ten cel przeznaczonej w sposób następujący:

a) jeżeli bierze na swój rachunek całe przewoźne oraz wszelkie opłaty dodatkowe, które stacja nadania może wstawić do rachunku na podstawie przepisów oraz na podstawie taryfy, oznacza to słowem „franko”;

b) jeżeli, oprócz kosztów wymienionych pod a), bierze na swój rachunek jeszcze dalsze koszty, oznacza to słowami „franko oraz.....” (dokładne określenie dalszych kosztów, które chce zapłacić);

c) jeżeli bierze na swój rachunek koszty wszelkiego rodzaju, oznacza to słowami „franko wszelkie koszty”;

d) jeżeli bierze na swój rachunek tylko przewoźne, oznacza to słowami: „franko przewoźne”;

e) jeżeli bierze na swój rachunek wszystkie lub tylko niektóre opłaty dodatkowe lub koszty, powstałe w czasie przewozu, oznacza to słowami: „franko wszelkie opłaty dodatkowe”, albo „franko wszelkie w czasie przewozu powstałe koszty” albo „franko.....” (dokładne oznaczenie opłat dodatkowych lub kosztów, które chce zapłacić);

f) jeżeli bierze na swój rachunek wszystkie lub tylko niektóre koszty przewozu do pewnego punktu granicznego lub do pewnej stacji granicznej, oznacza to jednym z poprzednich określeń, uzupełnionym słowami „..... do x”;

g) jeżeli bierze na swój rachunek pewną określoną kwotę, oznacza to słowem: „franko...” (wskazanie kwoty słowami).

Wskazówka „franko cło” oznacza, że nadawca bierze na swój rachunek wszelkie kwoty, które władze celne pobiorą od kolei żelaznej, jak również opłaty dodatkowe i inne, pobierane przez kolej żelazną za załatwienie oclenia.

Do listu przewozowego wolno wpisać na raz kilka wzajemnie uzupełniających się oświadczeń co do frankatury.

§ 3. — Koszty przewozu, których nadawca nie wziął na swój rachunek na podstawie oświadczenia w liście przewozowym, uważa się za przekazane na odbiorcę.

§ 4. — Kolej nadania może jednak żądać od nadawcy zapłacenia z góry kosztów przewozu przy towarach, które według jej oceny narażone są na szybkie zepsucie lub które z powodu

survenant en cours de route) sont payés soit par l'expéditeur, soit par le destinataire, conformément aux dispositions ci-dessous.

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

§ 2. — L'expéditeur qui prend à sa charge la totalité ou une partie des frais doit l'indiquer dans la rubrique de la lettre de voiture à ce destinée, sous la forme ci-après:

a) s'il prend à sa charge la totalité des prix de transport, ainsi que tous les frais accessoires qui, d'après les règlements et le tarif, peuvent être mis en compte par la gare expéditrice, il l'indique par le mot: „franco”;

b) s'il prend à sa charge des frais en sus de ceux qui sont compris en a) ci-dessus, il l'indique par les mots: „franco y compris...” (désignation exacte des autres frais qu'il veut payer);

c) s'il prend à sa charge les frais de toute nature, il l'indique par les mots: „franco de tous frais”;

d) s'il ne prend à sa charge que les prix de transport, il l'indique par les mots: „franco de port”;

e) s'il prend à sa charge la totalité ou une partie des frais accessoires ou des frais survenant en cours de route, il l'indique par les mots: „franco de tous frais accessoires” ou: „franco de tous frais survenant en cours de route” ou: „franco de...” (désignation exacte des frais qu'il veut payer);

f) s'il prend à sa charge tout ou partie des frais afférents au transport jusqu'à un point frontière ou une gare frontière, il l'indique par l'une des mentions prévues ci-dessus, complétée par les mots: „.....jusqu'à x”;

g) s'il prend à sa charge une somme déterminée, il l'indique par les mots: „franco pour...” (indication de la somme en toutes lettres).

La mention „franco de douane” signifie que l'expéditeur aura à payer toutes les sommes que les services de douane perçoivent du Chemin de fer, ainsi que les frais accessoires et autres à percevoir par le Chemin de fer pour le dédouanement.

Il est permis d'inscrire à la fois dans la lettre de voiture plusieurs mentions concernant l'affranchissement qui se complètent l'une l'autre.

§ 3. — Les frais afférents au transport que l'expéditeur n'a pas pris à sa charge en vertu de la lettre de voiture, sont considérés comme mis à la charge du destinataire.

§ 4. — Le Chemin de fer expéditeur peut cependant exiger de l'expéditeur l'avance des frais afférents au transport lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après son appréciation, sont

małej wartości albo swych właściwości, nie zabezpieczają dostatecznie kosztów przewozu.

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

§ 6. — Za wyjątkiem przypadku podanego w § 5, stacja nadania powinna wykazać szczegółowo koszty opłacone z góry tak we wtórniku listu przewozowego, jak i w liście przewozowym.

Artykuł 18.

Niewłaściwe zastosowanie taryfy.

§ 1. — Jeżeli taryfę zastosowano niewłaściwie lub jeżeli zaszyły błędy w obliczeniu przewoznego i innych kosztów, nadpłatę lub niedobór należy wyrównać.

§ 2. — Jeżeli kolej żelazna stwierdzi nadpłatę, przenoszącą 0.50 franka na jednym liście przewozowym, powinna zawiadomić o tym z urzędu osobę zainteresowaną i zwrócić jej nadpłatę możliwie najrychlej.

§ 3. — Jeżeli listu przewozowego nie wykupiono, nadawca obowiązany jest do zapłacenia kolei żelaznej niedoborów. Jeżeli odbiorca wykupił list przewozowy, nadawca obowiązany jest do pokrycia niedoboru tylko co do tych kosztów, które wziął na swój rachunek stosownie do oświadczenia o frankaturze, wpisanego przez niego do listu przewozowego; pozostałą różnicę obowiązany jest pokryć odbiorca.

§ 4. — Kwoty należne na podstawie artykułu niniejszego z jednego listu przewozowego podlegają oprocentowaniu w stosunku sześciu od sta, jeżeli przynoszą dziesięć franków.

Odsetki te liczą się od dnia wezwania do zapłaty albo od dnia reklamacji, przewidzianej w artykule 40, jeżeli zaś nie było ani wezwania do zapłaty, ani reklamacji, od dnia wytoczenia powództwa sądowego.

Artykuł 19.

Zaliczenia i zaliczki w gotowiznie.

§ 1. — Nadawca może obciążyć przesyłkę zaliczeniem do wysokości wartości towaru. Kwota zaliczenia powinna być wyrażona w wa-

sujeettes à prompte détérioration ou qui, à cause de leur valeur minime ou de leur nature, ne lui garantissent pas suffisamment les frais afférents au transport.

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

§ 6. — Sauf dans le cas prévu au § 5, la gare expéditrice doit spécifier, tant dans le duplicata que dans la lettre de voiture, les frais perçus en port payé.

Article 18.

Application irrégulière du tarif.

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

§ 2. — Les différences en plus constatées par le Chemin de fer doivent être portées d'office à la connaissance de l'intéressé lorsqu'elles dépassent 0 fr. 50 par lettre de voiture, et le règlement doit en être opéré le plus tôt possible.

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

§ 4. — Les sommes dues en vertu du présent article sur une lettre de voiture portent intérêt à six pour cent lorsqu'elles dépassent dix francs.

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

Article 19.

Remboursements et débours.

§ 1. — L'expéditeur peut grever son envoi d'un remboursement jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise. Le montant du rem-

lucie państwa nadania; taryfy mogą dopuszczać wyjątki.

§ 2. — Kolej żelazna obowiązana jest wypłacić nadawcy zaliczenie dopiero wówczas, gdy jego kwotę wpłaci odbiorca. Kwotę tę należy oddać do rozporządzenia nadawcy w ciągu terminu sześciu tygodni po jej wpłaceniu; w razie opóźnienia należą się odsetki w stosunku sześciu od sta, licząc od upływu tego terminu.

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

§ 4. — Za obciążenie przesyłki zaliczeniem pobiera się opłatę, określoną w taryfach; opłata ta należy się nawet wówczas, gdy zaliczenie zostanie zniesione lub zmniejszone drogą zmiany umowy o przewóz (artykuł 21 § 1).

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

Artykuł 20.

Obowiązki kolei przeznaczenia.

Kolej przeznaczenia obowiązana jest pobrać wszystkie należności, wynikające z umowy o przewóz, w szczególności przewoźne, inne należności, koszty celne, zaliczenia oraz inne kwoty, obciążające towar. Kolej przeznaczenia pobiera te należności tak na rachunek własny, jak i na rachunek poprzednich kolei żelaznych lub innych interesowanych.

Rozdział III.

ZMIANA UMOWY O PRZEWÓZ.

Artykuł 21.

Prawo zmiany umowy o przewóz.

§ 1. — Tylko nadawca ma prawo zmienić umowę o przewóz, żądając:

- a) oddania towaru z powrotem na stacji nadania;
- b) zatrzymania towaru w drodze;
- c) wstrzymania wydania towaru;
- d) wydania towaru w miejscu przeznaczenia lub w każdym innym miejscu, położonym przed albo za stacją przeznaczenia, odbiorcy wskazanemu w liście przewozowym lub innej osobie;
- e) odesłania towaru z powrotem na stację nadania.

boursement doit être exprimé dans la monnaie du pays de départ; les tarifs peuvent prévoir des exceptions.

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

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

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

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

Article 20.

Obligations du Chemin de fer destinataire.

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

Chapitre III.

MODIFICATION DU CONTRAT DE TRANSPORT.

Article 21.

Droit de modifier le contrat de transport.

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

- a) en retirant la marchandise à la gare expéditrice;
- b) en l'arrêtant en cours de route;
- c) en ajournant sa livraison;
- d) en la faisant livrer au lieu de destination ou en tout autre point situé en deçà ou au delà, au destinataire indiqué sur la lettre de voiture ou à une autre personne;
- e) en ordonnant son retour à la gare expéditrice.

Jeżeli nie sprzeciwiają się temu taryfy kolei nadania, będą przyjmowane również żądania zmiany umowy o przewóz dotyczące:

- f) obciążenia przesyłki zaliczeniem;
- g) zwiększenia, zmniejszenia lub zniesienia zaliczenia;
- h) opłacenia z góry przewoźnego i innych kosztów stosownie do artykułu 17 § 2 litery a) do e) włącznie i litery g).

W przypadkach wymienionych pod literami d) i e) nadawca może żądać, aby posłano dalej lub odesłano z powrotem przesyłkę zwyczajną jako pośpieszną lub przesyłkę pośpieszną jako zwyczajną, jednakże pod tym warunkiem, że stacja, na której przesyłkę zatrzymano jest otwarta do odprawy przesyłek obu tych rodzajów przewozu. Nadawca może wskazać także taryfę, jaką należy zastosować, oraz drogę przewozu.

Inne zmiany oprócz tych, które wymieniono wyżej, nie są dozwolone w żadnym razie.

Zmiany umowy o przewóz nie mogą nigdy powodować podziału przesyłki.

§ 2. — Wymienione wyżej zmiany umowy o przewóz należy wprowadzać drogą pisemnego oświadczenia, sporządzonego stosownie do przepisów artykułu 6 § 2 ustęp drugi, podpisanego przez nadawcę i zgodnego z wzorem, stanowiącym Załącznik IV do Konwencji niniejszej.

Oświadczenie to należy powtórzyć we wtórniku listu przewozowego, który powinien być przedłożony kolei żelaznej jednocześnie z tym oświadczeniem i przez nią zwrócony nadawcy. Kolej żelazna, która stosuje się do zleceń nadawcy, nie żądając przedłożenia wtórnika, odpowiada za szkodę wyrządzoną przez to odbiorcy, któremu nadawca oddał ten wtórnik.

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

Każda zmiana umowy, zlecona przez nadawcę w innej formie, niż wyżej przepisana, jest nieważna.

§ 3. — Kolej żelazna uwzględni zmiany umowy zarządzone przez nadawcę tylko wtedy, gdy je otrzyma za pośrednictwem stacji nadania.

Na żądanie nadawcy, stacja nadania zawiadamia na jego koszt stację przeznaczenia lub stację zatrzymania telegraficznie lub telefonicznie, które to zawiadomienie powinno być potwierdzone pisemnym oświadczeniem. W tym przypadku, jeżeli bezpośrednio taryfa między-

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

- f) à l'établissement d'un remboursement;
- g) à l'augmentation, à la diminution ou au retrait du remboursement;
- h) à l'affranchissement des frais de transport et autres frais selon les modalités prévues au § 2 de l'article 17, lettres a) à e) inclus et g).

Dans les cas visés aux lettres d) et e), l'expéditeur peut prescrire qu'une expédition faite à petite vitesse soit réexpédiée à grande vitesse ou inversement, à condition que la gare où le transport a été arrêté soit ouverte aux deux services. Il peut également indiquer le tarif à appliquer et l'itinéraire à suivre.

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

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

§ 2. — Les modifications au contrat de transport mentionnées ci-dessus doivent être données au moyen d'une déclaration écrite, rédigée conformément aux dispositions du deuxième alinéa du § 2 de l'article 6, signée par l'expéditeur et conforme au formulaire constituant l'Annexe IV à la présente Convention.

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

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

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

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

Si l'expéditeur le demande, la gare destinataire ou la gare d'escale est prévenue, à ses frais, par un télégramme, ou par un avis téléphonique émanant de la gare expéditrice et confirmés par une déclaration écrite. Dans ce cas, à moins que le tarif direct international ou

narodowa lub inne umowy między zainteresowanymi kolejami żelaznymi nie postanawiają inaczej, stacja przeznaczenia lub zatrzymania nie powinna ani wydawać odbiorcy listu przewozowego, ani towaru, ani też wysyłać przesyłki dalej, dopóki nie otrzyma pisemnego oświadczenia.

§ 4. — Prawo zmiany umowy o przewóz wygasa, chociaż nadawca posiada wtórnik listu przewozowego, z chwilą, gdy list przewozowy wydano odbiorcy, lub gdy tenże skorzystał z prawa, wynikającego z umowy o przewóz stosownie do artykułu 16 § 3. Od tej chwili kolej żelazna powinna stosować się do zleceń odbiorcy, w przeciwnym zaś razie za następstwa niewykonania tych zleceń odpowiada wobec odbiorcy według warunków, ustalonych w tytule III.

Artykuł 22.

Wykonanie zmian umowy o przewóz.

§ 1. — Kolej żelazna nie może odmawiać wykonania zleceń, wymienionych w artykule 21 § 1 ustęp pierwszy, ani zwlekać z ich wykonaniem, ani też wykonywać ich ze zmianami, za wyjątkiem przypadków następujących:

a) jeżeli wykonanie nie jest możliwe w chwili, gdy zlecenie doszło do kolei żelaznej, która ma je wykonać;

b) jeżeli wykonanie mogłoby zakłócić prawidłowość służby eksploatacyjnej;

c) jeżeli wykonaniu, gdy chodzi o zmianę stacji przeznaczenia, sprzeciwiają się ustawy i przepisy, obowiązujące w państwach, mających wziąć udział w przewozie, w szczególności zaś przepisy celne, podatkowe, skarbowe, policyjne i innych władz administracyjnych;

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

W przypadkach wyżej wskazanych należy możliwie najrychlej zawiadomić nadawcę o przeszkodach, nie pozwalających na wykonanie jego zleceń.

Jeżeli kolej żelazna nie mogła z góry przewidzieć tych przeszkód, nadawca ponosi wszelkie następstwa tego, że kolej rozpoczęła wykonywać jego zlecenia.

§ 2. — Jeżeli nadawca polecił wydać towar na stacji pośredniej, przewoźne pobiera się do tej stacji według taryf, obowiązujących między stacją nadania a tą stacją pośrednią.

Jeżeli jednak towar już minął stację pośrednią, wówczas przewoźne oblicza się:

d'autres accords entre les Chemins de fer intéressés n'en disposent autrement, la gare destinataire ou la gare d'escale doit s'abstenir soit de remettre la lettre de voiture, soit de livrer la marchandise au destinataire, soit enfin de procéder à la réexpédition de l'envoi jusqu'à ce qu'elle ait reçu la déclaration écrite.

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

Article 22.

Exécution des modifications apportées au contrat de transport.

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

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

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

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

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

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

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

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

Si toutefois la marchandise a déjà dépassé la gare intermédiaire, le port est calculé:

1. do stacji, gdzie przesyłkę zatrzymano, według taryf, obowiązujących między tą stacją, a stacją nadania;

2. od stacji, gdzie przesyłkę zatrzymano, do stacji pośredniej według taryf, obowiązujących na tej drodze.

Jeżeli nadawca polecił odesłać przesyłkę z powrotem na stację nadania, przewoźne oblicza się:

1. do stacji, gdzie przesyłkę zatrzymano, według taryf, obowiązujących między tą stacją, a stacją nadania;

2. od stacji, gdzie przesyłkę zatrzymano, do stacji nadania, według taryf, obowiązujących na tej drodze.

Jeżeli nadawca polecił wysłać przesyłkę do innej stacji, przewoźne oblicza się:

1. do stacji, gdzie przesyłkę zatrzymano, według taryf, obowiązujących między tą stacją, a stacją nadania;

2. od stacji, gdzie przesyłkę zatrzymano, do nowej stacji przeznaczenia, według taryf, obowiązujących między tymi ostatnimi dwiema stacjami.

§ 3. — Kolej żelazna ma prawo do zwrotu kosztów, wynikłych z powodu wykonania zleceń, wymienionych w artykule 21 § 1, jeżeli koszty te nie powstały z jej winy.

Artykuł 23.

Przeszkody w przewozie.

§ 1. — Jeżeli przewóz napotkał na przeszkody lub został przerwany, kolej żelazna rozstrzyga, czy należy w interesie nadawcy zażądać od niego wskazówek, czy też bardziej celowym jest przewieźć towar z urzędu, zmieniając drogę przewozu. Kolej żelazna ma prawo żądać przewoźnego za tę inną drogę i rozporządza odpowiednim terminem dostawy, chociażby był on nawet dłuższy niż na drodze pierwotnej, jeżeli tylko nie zachodzi wina z jej strony.

§ 2. — Jeżeli nie ma innej drogi przewozu, albo jeżeli dalszy przewóz jest niemożliwy z innych przyczyn, kolej żelazna żąda wskazówek od nadawcy; kolej żelazna nie ma jednak obowiązku żądania takich wskazówek w razie tylko tymczasowej przeszkody, wynikłej z okoliczności, przewidzianych w artykule 5 § 5.

§ 3. — Nadawca może udzielić w liście przewozowym wskazówek na wypadek, gdyby miała zajść przeszkoda w przewozie.

Jeżeli wskazówki te, według uznania kolei żelaznej, nie mogą być wykonane, żąda ona nowych wskazówek od nadawcy.

§ 4. — Nadawca, zawiadomiony o przeszkodzie w przewozie, może odstąpić od umowy, powinien jednak zapłacić wówczas kolei żelaznej, jeżeli ta nie ponosi winy, stosownie do okolicz-

1^o jusqu'à la gare où le transport a été arrêté, d'après les tarifs applicables entre cette gare et la gare expéditrice;

2^o depuis la gare où le transport a été arrêté jusqu'à la gare intermédiaire, d'après les tarifs applicables pour ce parcours.

Si l'expéditeur a prescrit le renvoi à la gare expéditrice, le port est calculé:

1^o jusqu'à la gare où le transport a été arrêté, d'après les tarifs applicables entre cette gare et la gare expéditrice;

2^o depuis la gare de réexpédition jusqu'à la gare expéditrice, d'après les tarifs applicables pour ce parcours.

Si l'expéditeur a prescrit la réexpédition à une autre gare, le port est calculé:

1^o jusqu'à la gare où le transport a été arrêté, d'après les tarifs applicables entre cette gare et la gare expéditrice;

2^o depuis la gare de réexpédition jusqu'à la nouvelle gare destinataire d'après les tarifs applicables entre ces deux dernières gares.

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

Article 23.

Empêchements au transport.

§ 1. — Lorsqu'un transport est empêché ou interrompu, il appartient au Chemin de fer de décider s'il convient, dans l'intérêt de l'expéditeur, de lui demander des instructions, ou bien s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire. Le Chemin de fer est fondé à réclamer le prix du transport par cette autre voie et dispose des délais correspondants, même s'ils sont plus élevés que par l'itinéraire primitif, à moins que le Chemin de fer ne soit en faute.

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

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

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

§ 4. — L'expéditeur avisé d'un empêchement au transport peut résilier le contrat, à charge par lui de payer au Chemin de fer, suivant le cas, soit le prix du transport pour le parcours

ności, albo przewoźne za drogę już przebytą, albo koszty przygotowania do przewozu, jak również wszystkie inne koszty, przewidziane w taryfach.

§ 5. — Jeżeli nadawca nie posiada wtórnika listu przewozowego, wskazówki, których udziela w przypadkach przewidzianych w artykule niniejszym, nie mogą zmieniać osoby odbiorcy, ani też miejsca przeznaczenia.

§ 6. — Nie uwzględnia się wskazówek nadawcy, które nie zostały udzielone za pośrednictwem stacji nadania.

§ 7. — Jeżeli nadawca, zawiadomiony o przeszkodzie w przewozie, nie udzieli w odpowiednim terminie wykonalnych wskazówek, postępuje się według przepisów o przeszkodach w wydaniu, obowiązujących na kolei żelaznej, na której towar zatrzymano.

§ 8. — Jeżeli przeszkoda w przewozie została usunięta przed nadejściem wskazówek nadawcy, towar należy skierować do stacji przeznaczenia, nie czekając na te wskazówki; nadawcę należy o tym zawiadomić możliwie najrychlej.

§ 9. — Postanowienia artykułu 22 stosuje się do przewozów, wykonywanych na podstawie artykułu niniejszego.

Artykuł 24.

Przeszkody w wydaniu.

§ 1. — Jeżeli zachodzą przeszkody w wydaniu towaru, stacja przeznaczenia powinna niezwłocznie zawiadomić o tym nadawcę za pośrednictwem stacji nadania i zażądać jego wskazówek. Zawiadomienie to powinno być wysłane telegraficznie, jeżeli zażądano tego w liście przewozowym. Ponadto nadawcę należy zawiadomić pisemnie lub telegraficznie bez pośrednictwa stacji nadania, jeżeli zażądał on tego w liście przewozowym. Koszty tych zawiadomień obciążają towar.

Jeżeli odbiorca odmówił przyjęcia towaru, nadawca ma prawo rozporządzać nim nawet wtedy, gdy nie może okazać wtórnika listu przewozowego.

Jeżeli odbiorca, który odmówił przyjęcia towaru, zgłosi się później po jego odbiór, towar należy mu wydać, jeżeli stacja przeznaczenia nie otrzymała w międzyczasie od nadawcy odmiennych wskazówek. O tym późniejszym wydaniu należy nadawcę zawiadomić niezwłocznie listem poleconym, którego koszty obciążają towar.

Nadawca może także zażądać w liście przewozowym, ażeby w razie przeszkody w wydaniu towar odesłano mu z urzędu z powrotem. Poza tym towar można odesłać nadawcy tylko za jego wyraźną zgodą.

déjà effectué, soit les frais préparatoires au transport, ainsi que tous ceux qui sont prévus par les tarifs, à moins que le Chemin de fer ne soit en faute.

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

§ 6. — Il n'est pas donné suite aux instructions de l'expéditeur qui ne seraient pas adressées par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

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

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

§ 9. — Les dispositions de l'article 22 sont applicables aux transports effectués en vertu du présent article.

Article 24.

Empêchements à la livraison.

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

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

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

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

Jeżeli taryfy nie zawierają odmiennych postanowień, wskazówki nadawcy powinny być udzielane za pośrednictwem stacji nadania.

§ 2.—W braku odpowiednich postanowień w § 1 artykułu niniejszego i z zastrzeżeniem postanowień artykułu 43, stosuje się do postępowania, w razie przeszkód w wydaniu, ustawy i przepisy, obowiązujące na kolei żelaznej, mającej dokonać wydania.

Jeżeli przesyłkę sprzedano, kwotę uzyskaną ze sprzedaży należy, po potrąceniu ciężących na towarze kosztów, oddać do rozporządzenia nadawcy, w razie zaś wykupienia listu przewozowego, odbiorcy. Jeżeli kwota uzyskana ze sprzedaży jest niższa od kosztów, ciężących na przesyłce, do zapłacenia różnicy obowiązany jest nadawca, w razie zaś wykupienia listu przewozowego, odbiorca.

§ 3. — Postanowienia artykułu 22 stosuje się do przewozów, wykonywanych na podstawie artykułu niniejszego.

Rozdział IV.

ZABEZPIECZENIE PRAW KOLEI ŻELAZNEJ.

Artykuł 25.

Prawo zastawu, przysługujące kolei żelaznej.

§ 1. — Kolej żelazna ma prawo zastawu na towarze dla zabezpieczenia wszystkich należności, wskazanych w artykule 20. Prawo to istnieje tak długo, dopóki towar znajduje się w posiadaniu kolei żelaznej lub osoby trzeciej, która ją dzierży dla kolei żelaznej.

§ 2. — Skutki prawa zastawu określają ustawy i przepisy państwa, w którym wydaje się towar.

TYTUŁ III.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ KOLEI ŻELAZNYCH. ROSZCZENIA O ODSZKODOWANIE.

Rozdział I.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ.

Artykuł 26.

Współodpowiedzialność kolei żelaznych.

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

§ 2. — Każda następna kolej żelazna, przez samo przyjęcie towaru wraz z listem przewozowym, sporządzonym przy nadaniu, uczestniczy w umowie o przewóz stosownie do brzmienia

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

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

Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être mis à la disposition de l'expéditeur; toutefois, si la lettre de voiture a été retirée, le produit net de la vente doit être mis à la disposition du destinataire. Si le produit est inférieur aux frais grevant la marchandise, l'expéditeur, ou si la lettre de voiture a été retirée, le destinataire est tenu de payer la différence.

§ 3. — Les dispositions de l'article 22 sont applicables aux transports effectués en vertu du présent article.

Chapitre IV.

GARANTIE DES DROITS DU CHEMIN DE FER.

Article 25.

Droit de gage du Chemin de fer.

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

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

TITRE III.

RESPONSABILITÉ DES CHEMINS DE FER. ACTIONS.

Chapitre premier.

RESPONSABILITÉ.

Article 26.

Responsabilité collective des Chemins de fer.

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

§ 2. — Chaque Chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat de transport, conformément

listu przewozowego i przyjmuje obowiązki stąd wynikające; nie narusza to jednak postanowień artykułu 42 § 3, dotyczących kolei przeznaczenia.

§ 3. — Odpowiedzialność kolei żelaznej na podstawie Konwencji niniejszej ustaje na stacji przeznaczenia, wskazanej w liście przewozowym, nawet, jeżeli nadawca wskazał inne miejsce dostarczenia. Dalszy przewóz regulują wewnętrzne ustawy i przepisy.

Artykuł 27.

Rozmiar odpowiedzialności.

§ 1. — Kolej żelazna odpowiada pod warunkami, określonymi w rozdziale niniejszym, za przekroczenie terminu dostawy oraz za szkodę, powstałą wskutek całkowitego lub częściowego zaginięcia przesyłki, albo wskutek jej uszkodzenia w czasie od przyjęcia jej do przewozu aż do wydania.

§ 2. — Kolej żelazna jest zwolniona od tej odpowiedzialności w przypadku całkowitego lub częściowego zaginięcia albo uszkodzenia, jeżeli udowodni, że szkoda powstała z winy osoby uprawnionej, z powodu zlecenia tej osoby, nie wywołanego winą kolei żelaznej, z powodu wady własnej towaru (wewnętrzne zepsucie, ubytek, zwykły wyciek, itd.) lub skutkiem siły wyższej.

§ 3. — Kolej żelazna jest zwolniona od odpowiedzialności za przekroczenie terminu dostawy, jeżeli udowodni, że przekroczenie to spowodowały okoliczności, których nie mogła uniknąć i którym nie mogła zapobiec.

§ 4. — Jeżeli przesyłka wagonowa, przewożona na warunkach Konwencji niniejszej, zostanie ponownie nadana na warunkach tejże Konwencji bez przeładowania, nie wychodząc spod dozoru kolei żelaznej, to w razie stwierdzenia częściowego jej zaginięcia lub uszkodzenia istnieje domniemanie, że częściowe zaginięcie lub uszkodzenie nastąpiło podczas ostatniej umowy o przewóz.

Artykuł 28.

Ograniczenie odpowiedzialności za szkody, mogące powstać z pewnych przyczyn.

§ 1. — Kolej żelazna nie odpowiada za szkody, które powstały z jednej lub kilku przyczyn następujących:

a) z niebezpieczeństwa, połączonego z przewozem w wagonach niekrytych, na jakie narażone są towary przewożone w ten sposób na podstawie przepisów taryfowych lub na podstawie umowy, zawartej z nadawcą i wyrażonej w liście przewozowym;

b) z niebezpieczeństwa, wynikającego bądź z braku, bądź z wadliwości opakowania dla to-

ment aux stipulations de ce document, et accepte les obligations qui en résultent sans préjudice des dispositions du § 3 de l'article 42 concernant le Chemin de fer destinataire.

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

Article 27.

Etendue de la responsabilité.

§ 1. — Le Chemin de fer est responsable dans les conditions déterminées au présent chapitre du retard à la livraison, du dommage résultant de la perte totale ou partielle de la marchandise, ainsi que des avaries qu'elle subit à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison.

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

§ 3. — Il est également déchargé de la responsabilité pour le 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.

§ 4. — Lorsqu'une marchandise expédiée par wagon complet aux conditions de la présente Convention est réexpédiée sans rupture de charge aux conditions de la même Convention et qu'elle est restée sous la surveillance du Chemin de fer, il y a présomption, si une perte partielle ou une avarie est constatée, qu'elle s'est produite au cours du dernier contrat de transport.

Article 28.

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

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

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

b) danger résultant soit de l'absence d'emballage, soit des défauts de l'emballage,

warów, które ze względu na swe naturalne właściwości narażone są, w razie nieopakowania, na zaginięcie lub uszkodzenie;

c) z niebezpieczeństwa, połączonego z czynnościami załadowania lub wyładowania, lub też wynikającego z wadliwego załadowania, na jakie to niebezpieczeństwo narażone są towary ładowane przez nadawcę lub wyładowywane przez odbiorcę na podstawie przepisów taryfowych lub na podstawie umowy, zawartej z nadawcą i wyrażonej w liście przewozowym, bądź na podstawie umowy, zawartej z odbiorcą;

d) ze szczególnego niebezpieczeństwa, na jakie narażone są niektóre towary z powodu swych naturalnych właściwości, mogącego powodować całkowite lub częściowe zaginięcie albo uszkodzenie jak przez połamanie, rdzę, samostne wewnętrzne zepsucie, nadzwyczajny wyciek, wyschnięcie, rozsypanie;

e) z niebezpieczeństwa, wynikającego wskutek nadania przedmiotów wyłączonych od przewozu pod nazwą niezgodną z rzeczywistością, nieściśłą lub niedostateczną, albo też przedmiotów przyjmowanych do przewozu tylko pod pewnymi warunkami, pod nazwą niezgodną z rzeczywistością, nieściśłą lub niedostateczną lub bez zachowania przez nadawcę przepisanych środków ostrożności;

f) ze szczególnego niebezpieczeństwa, na które narażone są żywe zwierzęta przy przewozie;

g) z niebezpieczeństwa, któremu miał zapobiec dozorca żywych zwierząt lub towarów, jeżeli stosownie do postanowień Konwencji niniejszej lub taryf, albo stosownie do umowy zawartej z nadawcą i wyrażonej w liście przewozowym, przewóz tych zwierząt lub tych towarów powinien odbywać się pod dozorem.

§ 2. — Jeżeli z okoliczności danego przypadku wynika, że szkoda mogła wyniknąć z jednej lub z kilku tych przyczyn, istnieje domniemanie, że szkoda powstała z tych właśnie przyczyn, dopóki osoba uprawniona nie udowodni, że tak nie było.

W przypadku przewidzianym w § 1 pod literą a) domniemanie tego nie stosuje się w razie nadmiernego ubytku lub w razie zaginięcia całych sztuk.

Artykuł 29.

Wysokość odszkodowania za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru.

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

według ceny giełdowej,
w braku ceny giełdowej według bieżących cen targowych,
w braku jednych i drugich według wartości zwyczajnej,

pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées;

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

d) danger particulier, soit de perte totale ou partielle, soit d'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessiccation, déperdition, auquel certaines marchandises sont exposées par des causes inhérentes à leur nature;

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

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

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

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

Cette présomption n'est pas applicable dans le cas prévu à la lettre a) du § 1 s'il y a manquant anormal ou perte de colis.

Article 29.

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

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

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

jaką towary tego samego rodzaju i gatunku miały w miejscu i czasie przyjęcia towaru do przewozu. Wysokość odszkodowania nie może jednak przewyższać 100 franków za każdy brakujący kilogram wagi brutto z zastrzeżeniem ograniczeń, przewidzianych w artykule 34.

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

Wyższego odszkodowania można żądać tylko w przypadku deklarowania wartości dostawy stosownie do artykułu 35 § 4 oraz w przypadku złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa kolei żelaznej stosownie do artykułu 36.

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

Artykuł 30.

Domniemanie zaginięcia towaru. Odnalezienie towaru.

§ 1. — Osoba uprawniona może bez dalszych dowodów uważać towar za zaginiony, jeżeli nie wydano go odbiorcy lub nie oddano mu go do rozporządzenia w ciągu trzydziestu dni po upływie terminu dostawy, obliczonego według artykułu 11.

§ 2. — Osoba uprawniona, otrzymując odszkodowanie za zaginiony towar, może zażądać na pokwitowaniu, aby w razie odnalezienia towaru w ciągu roku po wypłaceniu odszkodowania, zawiadomiono ją o tym niezwłocznie.

O złożeniu takiego żądania należy jej wydać poświadczenie na piśmie.

§ 3. — W ciągu trzydziestu dni po otrzymaniu tego zawiadomienia osoba uprawniona może żądać, aby towar wydano jej na jednej ze stacji drogi przewozu; w tym przypadku powinna ona zapłacić tylko samo przewoźne za przewóz towaru od stacji nadania do stacji, na której nastąpiło wydanie, jak również zwrócić otrzymane odszkodowanie z wyjątkiem przewoźnego, jeżeli je zwrócono w tym odszkodowaniu; osoba uprawniona nie traci prawa do odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy, przewidzianego w artykule 33 i, w danym razie, w artykule 35 § 3.

§ 4. — Jeżeli na pokwitowaniu nie zamieszczono żądania, przewidzianego powyżej w § 2. lub jeżeli żądania, przewidzianego w § 3 nie zgłoszono w terminie trzydziestodniowym lub wreszcie, jeżeli towar odnaleziono później niż w rok po wypłaceniu odszkodowania, kolej że-

des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser 100 francs par kilogramme de poids brut manquant, sous réserve des limitations prévues à l'article 34.

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

Une indemnité plus élevée ne peut être réclamée qu'en cas de déclaration d'intérêt à la livraison, conformément au § 4 de l'article 35, et qu'en cas de dol ou de faute lourde du Chemin de fer, conformément à l'article 36.

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

Article 30.

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

§ 1. — L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais tels qu'ils sont calculés à l'article 11.

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

Il lui est donné acte par écrit de cette demande.

§ 3. — Dans le délai de trente jours après avoir reçu cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée à l'une des stations du parcours, contre paiement du seul prix du transport de la marchandise depuis la gare d'expédition jusqu'à celle où a lieu la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite, éventuellement, du prix de transport qui aurait été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour dépassement du délai de livraison prévue à l'article 33 et, s'il y a lieu, au § 3 de l'article 35.

§ 4. — A défaut soit de la stipulation dans la quittance prévue au § 2 ci-dessus, soit d'instructions données dans le délai de trente jours prévu au § 3, ou encore si la marchandise n'a été retrouvée que plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le Chemin de fer en dis-

lazna może rozporządzać towarem zgodnie z ustawami i przepisami państwa, do którego przynależy.

pose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève.

Artykuł 31.

Article 31.

Ograniczenie odpowiedzialności za ubytek wagi.

Restrictions de la responsabilité en cas de déchet de poids.

§ 1. — Przy towarach, które z powodu swych szczególnych naturalnych właściwości tracą z reguły na wadze z powodu przewozu, koleją żelazną odpowiada, bez względu na przebyta odległość tylko za tę część ubytku na wadze, która przewyższa następujące dopuszczalne normy ubytku:

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

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

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

chmiel,
drzewo farbiarskie tarte lub mielone,
futry w błonach,
jarzyny świeże,
kit świeży,
kory,
korzenie,
korzeń lukrecjowy,
kości całe lub mielone,
liście tytoniowe świeże,
mydła i oleje twarde,
odpadki skór,
owoce suszone i smażone,
owoce świeże,
rogi i kopyta,
ryby suszone,
skóry niewyprawione,
skóry wyprawione,
sól,
szczecina,
ścięgna zwierzęce,
tłuszcze,
tytoń krajany,
wełna,
włosie końskie,

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

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

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

§ 2. — Ograniczenia odpowiedzialności przewidzianego w § 1 artykułu niniejszego nie stosuje się, jeżeli udowodniono na podstawie okoliczności danego przypadku, że ubytek nie wynika z przyczyn, uzasadniających stosowanie norm dopuszczalnego ubytku wagi.

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

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

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

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

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

§ 5. — Postanowienia artykułu niniejszego nie naruszają w niczym przepisów artykułu 28.

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

Artykuł 32.

Article 32.

Wysokość odszkodowania w razie uszkodzenia towaru.

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

W razie uszkodzenia kolej żelazna obowiązana jest zapłacić, bez dalszego odszkodowania, kwotę, o którą obniżyła się wartość towaru, z zastrzeżeniem wyjątku przewidzianego w artykule 34. Wyższego odszkodowania można żądać tylko w przypadku deklarowania wartości dostawy stosownie do artykułu 35 § 4 oraz w przypadku złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa kolei żelaznej stosownie do artykułu 36.

En cas d'avarie, le Chemin de fer doit, sauf l'exception prévue à l'article 34, payer le montant de la dépréciation subie par la marchandise, sans autres dommages-intérêts. Une indemnité plus élevée ne peut être réclamée qu'en cas de déclaration d'intérêt à la livraison, conformément au § 4 de l'article 35 et qu'en cas de dol ou de faute lourde du Chemin de fer, conformément à l'article 36.

Odszkodowanie nie może jednak przewyższać:

Toutefois l'indemnité ne peut dépasser:

a) jeżeli cała przesyłka doznała obniżenia wartości przez uszkodzenie, kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia całej przesyłki;

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

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

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

Artykuł 33.

Article 33.

Wysokość odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy.

Montant de l'indemnité pour retard à la livraison.

§ 1. — W razie przekroczenia terminu dostawy, jeżeli osoba uprawniona nie udowodni, że wskutek tego przekroczenia powstała szkoda, kolej żelazna obowiązana jest zapłacić jedną dziesiątą część przewoźnego za każdy okres opóźnienia, odpowiadający jednej dziesiątej części terminu dostawy; każdy okres opóźnienia mniejszy od jednej dziesiątej części terminu dostawy liczy się za pełną dziesiątą część. Odszkodowanie może wynosić najwyżej połowę przewoźnego.

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

§ 2. — Jeżeli udowodniono, że wskutek przekroczenia terminu wynikła szkoda, należy zapłacić za nią odszkodowanie, które nie może przewyższać kwoty przewoźnego.

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

§ 3. — Odszkodowania przewidziane w §§ 1 i 2 artykułu niniejszego nie będą przyznawane obok odszkodowań, które mają być wypłacone za całkowite zaginięcie towaru.

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

W razie częściowego zaginięcia należy odszkodowania te zapłacić, w danym razie, tylko za niezaginioną część przesyłki.

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

W razie uszkodzenia przyznaje się, w danym razie, te odszkodowania obok odszkodowania przewidzianego w artykule 32.

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

Odszkodowania przewidziane w §§ 1 i 2, łącznie z odszkodowaniami, przewidzianymi w artykułach 29 i 32, nie mogą w żadnym razie wynosić więcej, niż odszkodowanie za całkowite zaginięcie towaru.

Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux §§ 1 et 2 avec celles qui sont prévues aux articles 29 et 32 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité totale supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.

Artykuł 34.

Ograniczenie odszkodowania na podstawie pewnych taryf.

Jeżeli kolej żelazna ustala szczególne warunki przewozu (taryfy specjalne lub wyjątkowe), które przewidują zniżkę w porównaniu z pełnym przewoźnym obliczonym na zwykłych warunkach (taryfy ogólne), może ona ograniczyć do pewnej kwoty maksymalnej wysokość odszkodowania, należnego osobie uprawnionej za uszkodzenie, zaginięcie lub przekroczenie terminu dostawy.

Jeżeli taką maksymalną kwotę przewiduje taryfa, którą zastosowano tylko na części drogi przewozu, ograniczenie odpowiedzialności może być zastosowane tylko wówczas, gdy fakt, uzasadniający odszkodowanie, zaszedł na tej właśnie części drogi przewozu.

Artykuł 35.

Deklaracja wartości dostawy.

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

Kwota deklarowanej wartości dostawy powinna być podana w walucie państwa nadania, we frankach złotych lub też w innej walucie określonej w taryfach.

§ 2. — Za każde zaczęte 10 kilometrów pobiera się osobną opłatę w stosunku jednej dziesięciotysięcznej deklarowanej kwoty.

Taryfy mogą zniżyć tę opłatę i określić minimum należności.

§ 3. — W razie deklarowania wartości dostawy można żądać za przekroczenia terminu dostawy:

a) jeżeli nie udowodniono, że wskutek tego przekroczenia wynikła szkoda:

podwójnych kwot, ustalonych w artykule 33 § 1, aż do wysokości deklarowanej kwoty wartości dostawy;

b) jeżeli udowodniono, że wskutek przekroczenia wynikła szkoda:

odszkodowania do wysokości deklarowanej kwoty wartości dostawy.

Article 34.

Limitation de l'indemnité en vertu de certains tarifs.

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

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

Article 35.

Déclaration d'intérêt à la livraison.

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

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

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

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

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

a) s'il n'est pas prouvé qu'un dommage est résulté de ce retard:

le double des sommes fixées par le § 1 de l'article 33 jusqu'à concurrence de l'intérêt déclaré;

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.

Jeżeli wysokość deklarowanej kwoty jest niższa od odszkodowań, przewidzianych w artykule 33, wówczas można żądać tych odszkodowań zamiast odszkodowań, przewidzianych pod literami a) i b).

§ 4. — W razie całkowitego lub częściowego zaginięcia albo uszkodzenia towaru, którego wartość dostawy deklarowano, można żądać:

a) odszkodowań, przewidzianych w artykułach 29 i 32 lub, w danym razie, w artykule 34, a nadto

b) wynagrodzenia za udowodnioną dalszą szkodę do wysokości kwoty deklarowanej.

§ 5. — Jeżeli zdarzy się jednocześnie uszkodzenie lub częściowe zaginięcie towaru oraz przekroczenie terminu dostawy, to odszkodowania należne w myśl §§ 3 i 4 b) będą płacone tylko do wysokości kwoty deklarowanej wartości dostawy.

Artykuł 36.

Wysokość odszkodowania w razie złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa ze strony kolei żelaznej.

We wszystkich przypadkach, w których całkowite albo częściowe zaginięcie, uszkodzenie albo przekroczenie terminu dostawy towaru wynikło wskutek złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa kolei żelaznej, należy wypłacić osobie uprawnionej pełne odszkodowanie za udowodnioną szkodę do podwójnej wysokości kwot maksymalnych, przewidzianych, zależnie od okoliczności, w artykułach 29, 32, 33, 34 i 35.

Artykuł 37.

Oprocentowanie odszkodowania.

Osoba uprawniona może żądać odsetek w stosunku sześciu od sta od sumy odszkodowania przyznanego jej z jednego listu przewozowego, jeżeli odszkodowanie to przewyższa dziesięć franków.

Odsetki te liczą się od dnia wniesienia reklamacji, przewidzianej w artykule 40, lub jeżeli reklamacji nie zgłoszono, od dnia wniesienia powództwa sądowego.

Artykuł 38.

Zwrot odszkodowań.

Każde niesłusznie otrzymane odszkodowanie należy zwrócić.

W razie oszustwa, niezależnie od skutków sędowo-karnych, kolej żelazna ma nadto prawo żądać zapłacenia kwoty, równej tej, którą niesłusznie wypłaciła.

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

§ 4. — En cas de perte totale ou partielle, ou d'avarie de la marchandise, ayant fait l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé:

a) les indemnités prévues aux articles 29 et 32 ou, s'il y a lieu, à l'article 34 et, en outre,

b) le remboursement du dommage supplémentaire prouvé, jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt déclaré.

§ 5. — S'il existe simultanément avarie ou perte partielle de la marchandise et dépassement du délai de livraison, les indemnités dues en vertu des §§ 3 et 4 b) ne sont payées que jusqu'à concurrence du montant déclaré comme intérêt à la livraison.

Article 36.

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

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

Article 37.

Intérêts de l'indemnité.

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

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

Article 38.

Restitution des indemnités.

Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

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

Artykuł 39.

Odpowiedzialność kolei żelaznej za swoich pracowników.

Kolej żelazna odpowiada za swoich pracowników oraz za inne osoby, którymi się posługuje przy wykonywaniu przyjętego na siebie przewozu.

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

Rozdział II.

REKLAMACJE ADMINISTRACYJNE. POWÓDZTWA, POSTĘPOWANIE I PRZEDAWNIE W RAZIE SPORÓW WYNIKŁYCH Z UMOWY O PRZEWOZ.

Artykuł 40.

Reklamacje administracyjne.

§ 1. — Reklamacje administracyjne, wynikłe z umowy o przewóz, należy wnosić na piśmie do kolei żelaznej, wskazanej w artykule 42.

§ 2. — Prawo wnoszenia reklamacji służy tym osobom, które mają prawo wytoczenia powództwa przeciwko kolei żelaznej na podstawie artykułu 41.

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

§ 4. — List przewozowy, wtórnik listu przewozowego i inne dokumenty, które osoba uprawniona uważa za potrzebne dołączyć do swej reklamacji, należy przedstawić w oryginałach, albo w odpisach, które muszą być na żądanie kolei żelaznej należycie uwierzytelnione.

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

Artykuł 41.

Osoby uprawnione do wytoczenia powództwa przeciwko kolei żelaznej.

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

Article 39.

Responsabilité du Chemin de fer pour ses agents.

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

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

Chapitre II.

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

Article 40.

Réclamations administratives.

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

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

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

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

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

Article 41.

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

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

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

§ 3. — Prawo wytoczenia powództwa przeciwko kolei żelaznej z tytułu innych roszczeń, wynikających z umowy o przewóz, służy: nadawcy, dopóki posiada on prawo zmiany umowy o przewóz według artykułu 21;

odbiorcy od chwili gdy wydano mu list przewozowy lub gdy skorzystał z prawa, przysługującego mu na mocy artykułu 16 § 3.

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

Artykuł 42.

Koleje żelazne, przeciwko którym można wytoczyć powództwo. Właściwość.

§ 1. — Powództwo o zwrot kwoty zapłaconej z tytułu umowy o przewóz można wytoczyć przeciwko kolei żelaznej, która pobrała tę kwotę, albo przeciwko kolei, na rzecz której pobrano za wysoką kwotę.

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

§ 3. — Inne powództwa z umowy o przewóz można wytaczać tylko przeciwko kolei nadania, kolei przeznaczenia lub przeciwko tej kolei żelaznej, na której zaszło zdarzenie, uzasadniające roszczenie.

Powództwo można wytoczyć przeciwko kolei przeznaczenia nawet wówczas, gdy ta kolej nie otrzymała towaru.

Powód ma prawo wyboru między wymienionymi kolejami żelaznymi; prawo wyboru wygasa z chwilą wniesienia pozwu.

§ 4. — Powództwo można wytoczyć tylko przed właściwym sądem tego państwa, do którego przynależy pozwana kolej żelazna, jeżeli umowy między państwami lub dokumenty koncesyjne nie zawierają odmiennych postanowień.

Jeżeli jedno przedsiębiorstwo kolejowe eksploatuje w różnych państwach samodzielne sieci kolejowe, każdą z tych sieci uważa się w rozumieniu paragrafu niniejszego za oddzielną kolej żelazną.

§ 5. — Przeciwko innej kolei żelaznej, niż wskazane w §§ 1, 2 i 3, można podnieść roszczenia w drodze powództwa wzajemnego lub zarzutu, jeżeli wynikają one z tej samej umowy o przewóz, co powództwo główne.

§ 6. — Postanowienia artykułu niniejszego nie dotyczą wzajemnych roszczeń zwrotnych ko-

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

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

à l'expéditeur, tant qu'il a le droit de modifier le contrat de transport, comme il est dit à l'article 21;

au destinataire, à partir du moment où il a soit reçu la lettre de voiture, soit fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu du § 3 de l'article 16.

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

Article 42.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 6. — Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux recours des Chemins

lei żelaznych, unormowanych w rozdziale III tytułu niniejszego.

de fer entre eux, réglés au chapitre III du présent titre.

Artykuł 43.

Article 43.

Stwierdzenie częściowego zaginięcia lub uszkodzenia towaru.

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

§ 1. — Jeżeli kolej żelazna spostrzeże lub przypuszcza, albo też jeżeli osoba uprawniona twierdzi, że towar częściowo zaginął lub został uszkodzony, kolej żelazna obowiązana jest niezwłocznie, o ile możności w obecności osoby uprawnionej, stwierdzić protokolarnie stan, a w razie potrzeby i wagę towaru, oraz, jeżeli to jest możliwe, wysokość, przyczynę oraz czas powstania szkody.

§ 1. — Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le Chemin de fer ou alléguée par l'ayant droit, le Chemin de fer est tenu de faire dresser sans délai et si possible en présence de cet ayant droit un procès-verbal constatant l'état et au besoin le poids de la marchandise et, autant que possible, le montant du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Odpis tego protokołu powinien być wydany osobie uprawnionej bezpłatnie na jej żądanie.

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

§ 2. — Jeżeli osoba uprawniona nie uznaje tego, co stwierdzono w protokole, może ona żądać ustalenia w drodze sądowej stanu i wagi towaru, jak również przyczyny i wysokości szkody zgodnie z ustawami i przepisami państwa, w którym odbywa się ustalenie sądowe.

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

Artykuł 44.

Article 44.

Wygaśnięcie roszczeń przeciwko kolei żelaznej z tytułu umowy o przewóz.

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

§ 1. — Z chwilą odebrania towaru wygasają z tytułu umowy o przewóz wszelkie roszczenia przeciwko kolei żelaznej.

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

§ 2. — Nie wygasają jednak:

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

1. roszczenia o odszkodowanie, jeżeli osoba uprawniona udowodni, że szkoda wynika wskutek złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa kolei żelaznej;

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

2. roszczenia z tytułu przekroczenia terminu dostawy, jeżeli zgłoszono je jednej z kolei żelaznych, wymienionych w artykule 42 § 3, w ciągu trzydziestu dni, nie wliczając dnia odbioru;

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

3. roszczenia o odszkodowanie z powodu częściowego zaginięcia lub uszkodzenia:

3^o en cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie:

a) jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie zostało stwierdzone zgodnie z artykułem 43 przed odbiorem towaru przez osobę uprawnioną;

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

b) jeżeli tylko z winy kolei żelaznej zaniedbano stwierdzenia szkody, którego należało dokonać stosownie do artykułu 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;

c) jeżeli przesyłkę wagonową, przewożoną na warunkach Konwencji niniejszej, ponownie nadano do przewozu zgodnie z artykułem 27 § 4 a częściowe zaginięcie lub uszkodzenie stwierdzono przy wydaniu jej ostatniemu odbiorcy;

c) si la marchandise expédiée par wagon complet aux conditions de la présente Convention est réexpédiée conformément au § 4 de l'article 27 et que la perte partielle ou l'avarie a été constatée lors de la livraison au dernier destinataire;

4. roszczenia o naprawienie szkód, nie dających się z zewnątrz zauważyć, które stwierdzono dopiero po odebraniu towaru, ale tylko pod następującymi warunkami:

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

a) że kolej żelazna nie wyraziła wobec osoby uprawnionej gotowości sprawdzenia stanu towaru na stacji przeznaczenia;

b) że z żądaniem stwierdzenia szkody, zgodnie z artykułem 43, wystąpiono natychmiast po jej wykryciu, najpóźniej jednak w ciągu siedmiu dni po odebraniu towaru;

c) że osoba uprawniona udowodni, iż szkoda powstała w czasie między przyjęciem towaru do przewozu a jego wydaniem;

5. roszczenia o zwrot zapłaconych kwot lub z tytułu zaliczeń, przewidzianych w artykule 19.

§ 3. — Osoba uprawniona może odmówić przyjęcia towaru nawet po przyjęciu listu przewozowego i zapłaceniu kosztów przewozu, dopóki nie zostanie uwzględnione jej żądanie, by stwierdzono szkodę, istniejącą według jej zdania.

Zastrzeżenia, uczynione przy przyjęciu towaru, nie mają znaczenia, jeżeli kolej żelazna ich nie uznała.

§ 4. — Jeżeli przy wydawaniu okaże się brak niektórych sztuk, wymienionych w liście przewozowym, osoba uprawniona może stwierdzić brak okwitowaniu, przewidzianym w artykule 16 § 1, że te sztuki, które powinna dokładnie określić, nie zostały jej wydane.

Artykuł 45.

Przedawnienie roszczeń z tytułu umowy o przewóz.

§ 1. — Roszczenia z tytułu umowy o przewóz przedawniają się z upływem roku, jeżeli należność nie została już ustalona przez uznanie, ugodę lub wyrok sądowy.

Termin przedawnienia wynosi natomiast trzy lata, jeżeli chodzi:

a) o roszczenia nadawcy o wypłatę zaliczenia, które kolej żelazna pobrała od odbiorcy;

b) o roszczenia nadawcy o wypłatę nadwyżki uzyskanej przy sprzedaży, dokonanej przez kolej żelazną;

c) o roszczenia z tytułu szkody, spowodowanej złym zamiarem;

d) o roszczenia z tytułu oszustwa, o którym mowa w artykule 38.

§ 2. — Przedawnienie biegnie:

a) dla roszczeń o odszkodowanie w przypadku częściowego zaginięcia, uszkodzenia lub przekroczenia terminu dostawy — od dnia wydania;

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

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

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

5^o lorsque l'action a pour objet la restitution de sommes payées ou le remboursement prévu à l'article 19.

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

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

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

Article 45.

Prescription de l'action née du contrat de transport.

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

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

a) de l'action de l'expéditeur en versement d'un remboursement perçu par le Chemin de fer sur le destinataire;

b) de l'action de l'expéditeur en versement du reliquat d'une vente effectuée par le Chemin de fer;

c) d'une action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol;

d) d'une action fondée sur le cas de fraude visé dans l'article 38.

§ 2. — La prescription court:

a) pour les demandes d'indemnité en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison: du jour où la livraison a eu lieu;

b) dla roszczeń o odszkodowanie w przypadku całkowitego zaginięcia — od trzydziestego dnia po upływie terminu dostawy;

c) dla roszczeń o zapłatę lub zwrot przewoźnego, opłat dodatkowych lub dopłat, albo o sprostowanie w razie niewłaściwego zastosowania taryfy lub błędu w obliczeniu — od dnia zapłaty przewoźnego, opłat dodatkowych lub dopłat, jeżeli zaś zapłaty nie było — od dnia przyjęcia towaru do przewozu;

dla roszczeń o zapłatę lub zwrot kwot, stanowiących przedmiot rachunku przedpłaty — od dnia rozliczenia się z nadawcą z rachunku przedpłaty;

dla roszczeń kolei żelaznej o zwrot kwot, które opłacił odbiorca zamiast nadawcy lub nadawca zamiast odbiorcy, a które kolej żelazna musi zwrócić osobie uprawnionej, — od dnia zwrotu tej kwoty;

d) dla roszczeń z tytułu zaliczeń, przewidzianych w artykule 19, — od czterdziestego drugiego dnia po upływie terminu dostawy;

e) dla roszczeń o wypłatę nadwyżki, uzyskanej przy sprzedaży — od dnia sprzedaży;

f) dla roszczeń o uiszczenie dopłaty, żądanej przez władzę celną, — od dnia, w którym władza celna wystąpiła z takim żądaniem.

Dnia, wskazanego jako początek terminu przedawnienia, nie wlicza się w żadnym razie do tego terminu.

§ 3. — Bieg przedawnienia zawieszają się w razie wniesienia do kolei żelaznej pisemnej reklamacji stosownie do artykułu 40. Przedawnienie zaczyna biec w dalszym ciągu od dnia, w którym kolej żelazna udzieliła na piśmie odmownej odpowiedzi i zwróciła załączone do reklamacji dokumenty. Obowiązek udowodnienia, że reklamację wniesiono lub że udzielono na nią odpowiedzi i zwrócono dokumenty, ciąży na tym, kto się na te fakty powołuje.

Dalsze reklamacje, których przedmiotem jest to samo roszczenie, nie zawieszają biegu przedawnienia.

§ 4. — Z zastrzeżeniem powyższych postanowień, zawieszenie i przerwanie przedawnienia normują ustawy i przepisy państwa, w którym wytoczono powództwo.

Artykuł 46.

Niedopuszczalność dochodzenia roszczeń wygasłych lub przedawnionych.

Roszczeń wygasłych lub przedawnionych według postanowień artykułów 44 i 45 nie można dochodzić w drodze powództwa wzajemnego, ani podnosić w drodze zarzutu.

b) pour les demandes d'indemnité en cas de perte totale: du trentième jour après l'expiration du délai de livraison;

c) pour les demandes en paiement ou en restitution de taxes, de frais accessoires ou de surtaxes, ou pour les demandes en rectification de 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 de l'acceptation de la marchandise au transport; pour les demandes concernant des sommes affranchies à l'aide d'un bulletin d'affranchissement: du jour du règlement du compte avec l'expéditeur;

pour les demandes du Chemin de fer en remboursement d'une somme payée par le destinataire au lieu et place de l'expéditeur, ou vice versa, et que le Chemin de fer est tenu de restituer à l'ayant droit: du jour de la restitution de cette somme;

d) pour les demandes relatives aux remboursements prévus à l'article 19: du quarante-deuxième jour après l'expiration du délai de livraison;

e) pour les actions en paiement d'un reliquat de vente: du jour de la vente;

f) pour les demandes en paiement d'un supplément de droit réclamé par la douane: du jour de la réclamation de la douane.

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

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

Les réclamations ultérieures ayant le même objet 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'Etat où l'action est intentée.

Article 46.

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

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

Rozdział III.

ROZRACHUNEK. WZAJEMNE ROSZCZENIA
ZWROTNE MIĘDZY KOLEJAMI
ŻELAZNYMI.

Artykuł 47.

Rozrachunek między kolejami żelaznymi.

§ 1. — Każda kolej żelazna, która przy nadaniu lub przy wydaniu towaru pobrała przewożne lub inne należności, wynikające z umowy o przewóz, obowiązana jest zapłacić kolejom żelaznym, uczestniczącym w przewozie, przypadający im udział w tym przewożnym i należnościach.

§ 2. — Oddanie towaru przez jedną kolej żelazną kolei następnej daje tej pierwszej prawo niezwłocznego obciążenia drugiej kolei kwotą przewożnego i innych należności, które według listu przewozowego ciążyą na towarze w chwili jego wydania, z zastrzeżeniem ostatecznego rozrachunku stosownie do § 1 artykułu niniejszego.

§ 3. — Kolej nadania odpowiada, z zachowaniem swoich praw w stosunku do nadawcy, za przewożne i inne koszty, których nie pobrała, jakkolwiek według listu przewozowego nadawca wziął je na swój rachunek.

§ 4. — Jeżeli kolej przeznaczenia wyda towar bez pobrania przy wydaniu przewożnego i innych należności, które ciążyą na towarze, jest ona odpowiedzialna za zapłatę tego przewożnego i należności, z zachowaniem swoich praw w stosunku do odbiorcy.

Artykuł 48.

Roszczenia zwrotne w razie odszkodowania za całkowite lub częściowe zaginięcie albo za uszkodzenie.

§ 1. — Kolei żelaznej, która na mocy postanowień Konwencji niniejszej wypłaciła odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie albo za uszkodzenie, przysługuje roszczenie zwrotne 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 nie pozwalają na takie ustalenie, sumę odszkodowania dzieli się między te koleje żelazne według zasad podanych pod literą c);

Chapitre III.

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

Article 47.

Règlement des comptes entre Chemins de fer.

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

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

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

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

Article 48.

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

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

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

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

c) jeżeli nie można udowodnić, że szkodę spowodowała jedna lub kilka kolei żelaznych, to należne odszkodowanie dzieli się między wszystkie koleje żelazne, które uczestniczyły w przewozie, z wyjątkiem tych, które udowodnią, że szkoda nie powstała na ich liniach. Podziału dokonywa się w stosunku do ilości kilometrów taryfowych.

§ 2. — W razie niewypłacalności jednej z kolei żelaznych udział, na nią przypadający i przez nią niezapłacony, dzieli się pomiędzy wszystkie inne koleje żelazne, które uczestniczyły w przewozie, w stosunku do ilości kilometrów taryfowych.

Artykuł 49.

Roszczenia zwrotne w razie odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy.

§ 1. — W razie wypłaty odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy, stosuje się przepisy artykułu 48. Jeżeli przekroczenie wynikało wskutek nieprawidłowości, stwierdzonych na kilku kolejach żelaznych, odszkodowanie dzieli się między te koleje żelazne w stosunku do czasu trwania opóźnienia na ich liniach.

§ 2. — Terminy dostawy, ustalone w artykule 11 Konwencji niniejszej, dzieli się między koleje żelazne, uczestniczące w przewozie, w sposób następujący:

1. w razie przewozu dwiema kolejami sąsiednimi:

a) termin odprawy dzieli się na równe części;

b) termin przewozu dzieli się w stosunku do ilości kilometrów taryfowych, przypadających na każdą z tych dwu kolei żelaznych;

2. w razie przewozu trzema lub więcej kolejami żelaznymi:

a) przede wszystkim z terminu odprawy przydziela się pierwszej i ostatniej kolei żelaznej po dwanaście godzin, gdy chodzi o przesyłki zwyczajne, a po sześć godzin gdy chodzi o przesyłki pośpieszne;

b) resztę terminu odprawy i jedną trzecią terminu przewozu dzieli się w równych częściach między wszystkie koleje żelazne, uczestniczące w przewozie;

c) pozostałe dwie trzecie terminu przewozu dzieli się w stosunku do ilości kilometrów taryfowych, przypadających na każdą z tych kolei żelaznych.

§ 3. — Terminy dodatkowe, do których ma prawo jedna z kolei żelaznych, dolicza się na rzecz tejże kolei żelaznej.

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

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

Article 49.

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

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

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

1^o Entre deux Chemins de fer voisins:

a) le délai d'expédition est partagé également;

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

2^o Entre trois Chemins de fer ou plus:

a) il est attribué d'abord, sur le délai d'expédition, au premier, d'une part, et au dernier, d'autre part, douze heures pour la petite vitesse et six heures pour la grande vitesse;

b) le reste du délai d'expédition et un tiers du délai de transport sont partagés par parts égales entre tous les Chemins de fer participants;

c) les deux autres tiers du délai de transport sont partagés proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs sur chacun de ces Chemins de fer.

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

§ 4. — Czas od chwili nadania towaru do chwili rozpoczęcia biegu terminu dostawy przyznaje się wyłącznie kolei nadania.

§ 5. — Wyżej wskazany podział stosuje się tylko wówczas, gdy nie zachowano całkowitego terminu dostawy.

Artykuł 50.

Postępowanie przy roszczeniach zwrotnych.

§ 1. — Kolej żelazna, przeciwko której wystąpiono z roszczeniem zwrotnym w myśl artykułów 48 i 49, nie ma prawa kwestionować prawidłowości zapłaty, dokonanej przez kolej żelazną, występującą z roszczeniem zwrotnym, jeśli sprawa odszkodowania została rozstrzygnięta w drodze sądowej i jeśli przyzoczowano ją przed tym w należyty sposób i dano jej możność przystąpienia do sporu w charakterze interwenienta. Sąd orzekający w sprawie głównej ustala, zależnie od okoliczności, terminy dla przyzoczowania i dla interwencji.

§ 2. — Kolej żelazna, występująca z roszczeniem zwrotnym, powinna pozwać jednym i tym samym pozwem wszystkie interesowane koleje żelazne, z którymi nie zawarła ugody, pod rygorem utraty roszczenia zwrotnego w stosunku do tych kolei żelaznych, których nie pozwała.

§ 3. — Sąd powinien rozstrzygnąć jednym i tym samym wyrokiem o wszystkich roszczeniach zwrotnych, z którymi wystąpiono.

§ 4. — Pozwanym kolejom żelaznym nie przysługują żadne dalsze roszczenia zwrotne.

§ 5. — Łączenie postępowania z tytułu roszczeń zwrotnych z postępowaniem o odszkodowanie jest niedozwolone.

Artykuł 51.

Właściwość przy roszczeniach zwrotnych.

§ 1. — Sąd siedziby kolei żelaznej, przeciwko której wystąpiono z roszczeniem zwrotnym, jest wyłącznie właściwy dla wszystkich powództw o roszczenia zwrotne.

§ 2. — Jeżeli powództwo ma być wytoczone przeciwko kilku kolejom żelaznym, kolej żelazna, występująca jako powód, ma prawo wyboru pomiędzy sądami właściwymi w myśl § 1 artykułu niniejszego.

Artykuł 52.

Odrębne umowy co do roszczeń zwrotnych.

Koleje żelazne mogą zawierać odrębne umowy bądź z góry dla różnych przypadków roz-

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

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

Article 50.

Procédure de recours.

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

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

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

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

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

Article 51.

Compétence pour les recours.

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

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

Article 52.

Conventions particulières au sujet des recours.

Sont réservées les conventions particulières qui peuvent intervenir entre les Chemins de

czeń zwrotnych, które by mogły zająć między nimi, bądź dla pewnego specjalnego przypadku.

TYTUŁ IV. RÓŻNE PRZEPISY.

Artykuł 53.

Stosowanie prawa wewnętrznego.

W braku odpowiednich postanowień w Konwencji niniejszej, stosuje się wewnętrzne ustawy i przepisy, dotyczące przewozu w każdym państwie.

Artykuł 54.

Ogólne przepisy postępowania.

Postępowanie we wszystkich sporach sądowych, które wynikają z przewozów, podlegających Konwencji niniejszej, stosuje się do prawa, obowiązującego sąd właściwy, jeżeli tylko Konwencja niniejsza nie postanawia inaczej.

Artykuł 55.

Wykonalność wyroków. Zajęcia i zabezpieczenia.

§ 1. — Wyroki, wydane na zasadzie postanowień Konwencji niniejszej przez sąd właściwy w postępowaniu spornym lub zaocznym, które stały się wykonalne na podstawie ustaw, obowiązujących ten sąd, podlegają wykonaniu w każdym innym umawiającym się państwie, skoro tylko zostaną dopełnione formalności w tym państwie przepisane. Ponowne badanie sprawy pod względem rzeczowym nie jest dozwolone.

Postanowienie to nie dotyczy wyroków o wykonalności tylko tymczasowej, jak również tych postanowień wyroku, które poza kosztami procesu zasądzają powoda wskutek oddalenia jego powództwa na dalsze odszkodowanie.

§ 2. — Wynikające z przewozu międzynarodowego wierzytelności jednej kolei żelaznej w stosunku do innej kolei żelaznej, która nie przynależy do tego samego państwa co pierwsza, mogą być zajęte jedynie na podstawie orzeczenia sądu tego państwa, do którego przynależy kolej żelazna, uprawniona do żądania tych wierzytelności.

§ 3. — Tabor kolei żelaznej wraz z zawartymi w nim wszelkimi przedmiotami ruchomymi, należącymi do tej kolei żelaznej, można zająć na innym obszarze aniżeli obszar państwa, do którego przynależy kolej żelazna, będąca właścicielem, jedynie na podstawie orzeczenia sądu tego państwa, do którego przynależy ta kolej żelazna.

§ 4. — Przy powództwach sądowych, opartych na międzynarodowej umowie o przewóz, nie można żądać zabezpieczenia kosztów procesu.

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 Etat 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 contrairement ou par défaut par le juge compétent en vertu des dispositions de la présente Convention sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans cet Etat. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

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

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

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

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

Artykuł 56.

Jednostka monetarna. Kursy przeliczenia i przyjmowania obcych walut.

§ 1. — Kwoty, wskazane we frankach w Konwencji niniejszej lub załącznikach do niej, uważa się za wyrażone we frankach złotych o wadze 10/31 grama i próbie 0,900.

§ 2. — Kolej żelazna obowiązana jest za pomocą obwieszczeń wywieszonych przy kasach lub w inny odpowiedni sposób ogłaszać kursy, według których przeliczają przewoźne, zaliczenia, opłaty dodatkowe i inne koszty, wyrażone w obcych walutach, a uiszczane w walucie krajowej (kursy przeliczenia).

§ 3. — Kolej żelazna, która przyjmuje zapłatę w obcej walucie, obowiązana jest również ogłaszać kursy, według których przyjmuje tę obcą walutę (kursy przyjmowania).

Artykuł 57.

Urząd centralny przewozów międzynarodowych kolejami żelaznymi.

§ 1. — Dla ułatwienia i zapewnienia wykonania Konwencji niniejszej ustanowiony jest Urząd centralny przewozów międzynarodowych kolejami żelaznymi, który ma za zadanie:

- a) przyjmowanie zawiadomień każdego z umawiających się państw i każdej zainteresowanej kolei żelaznej oraz podawanie ich do wiadomości innych państw i kolei żelaznych;
- b) zbieranie, zestawianie i ogłaszanie wszelkiego rodzaju wiadomości, mających znaczenie dla przewozów międzynarodowych;
- c) wydawanie na żądanie stron orzeczeń w sporach, wynikających między kolejami żelaznymi;
- d) ułatwianie stosunków finansowych między kolejami żelaznymi, wynikających z przewozów międzynarodowych, jak również ułatwianie ściągania zaległych należności oraz utrwalanie pod tym względem pewności we wzajemnych stosunkach pomiędzy kolejami żelaznymi;
- e) zajmowanie się pod względem administracyjnym wnioskami na zmianę Konwencji niniejszej oraz stawianie, w razie potrzeby, wniosków o zwołanie konferencji, stosownie do artykułu 60.

§ 2. — Specjalny regulamin, stanowiący Załącznik V do Konwencji niniejszej, określa siedzibę, skład i organizację tego Urzędu oraz środki potrzebne dla wykonywania jego działalności. Regulamin ten i zmiany w nim poczynione drogą układów między wszystkimi umawiającymi się państwami mają taką samą moc obowiązującą i taki sam czas trwania, jak i sama Konwencja.

Artykuł 58.

Lista linii podległych Konwencji.

§ 1. — Urząd centralny, przewidziany w artykule 57, obowiązany jest ułożyć i prowadzić

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 d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900.

§ 2. — Le Chemin de fer est tenu de publier, par voie d'affichage aux guichets ou de toute autre manière appropriée, les cours auxquels il effectue la conversion des frais de transport, des remboursements, des frais accessoires et autres frais exprimés en unités monétaires étrangères, qui sont payés en monnaie du pays (cours de conversion).

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

Article 57.

Office central des transports internationaux par Chemins de fer.

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

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

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

Article 58.

Liste des lignes soumises à la Convention.

§ 1. — L'Office central prévu à l'article 57 est chargé d'établir et de tenir à jour la liste

bieżące listę linii, podległych Konwencji niniejszej. Urząd otrzymuje w tym celu od umawiających się państw zawiadomienia o wpisaniu na tę listę lub o wykreśleniu z niej linii pewnej kolei żelaznej lub jednego z przedsiębiorstw, wymienionych w artykule 2.

§ 2. — Nowa linia uczestniczy w przewozach międzynarodowych dopiero po upływie miesiąca od daty pisma Urzędu centralnego, zawiadamiającego inne państwa o jej wpisaniu na listę.

§ 3. — Urząd centralny wykreśla daną linię, skoro tylko umawiające się państwo, na którego żądanie wpisano tę linię na listę, zawiadomi go, że linia ta nie jest już w stanie czynić zadość zobowiązaniom, nałożonym przez Konwencję.

§ 4. — Otrzymanie zawiadomienia z Urzędu centralnego o dokonanej wykreśleniu uprawnia niezwłocznie każdą kolej żelazną do przerwania z wykreśloną linią wszelkich stosunków, wynikających z międzynarodowego przewozu. Przewozy już rozpoczęte należy jednak całkowicie wykonać.

Artykuł 59.

Przyjmowanie nowych państw.

§ 1. — Każde państwo, które nie podpisało Konwencji niniejszej, a zamierza do niej przystąpić, powinno przesłać odpowiednio żądanie do Rządu szwajcarskiego; Rząd ten zawiadamia o tym żądaniu wszystkie państwa, uczestniczące w Konwencji, dołączając uwagę Urzędu centralnego o stanie, z punktu widzenia przewozów międzynarodowych, kolei żelaznych państwa, występującego z żądaniem.

§ 2. — Jeżeli w ciągu sześciu miesięcy od daty wysłania tego zawiadomienia przynajmniej dwa państwa nie zgłoszą do Rządu szwajcarskiego swego sprzeciwu, żądanie uważa się za prawomocnie przyjęte, a Rząd szwajcarski zawiadamia o tym państwo, które wystąpiło z żądaniem, oraz wszystkie państwa, uczestniczące w Konwencji.

W przeciwnym razie Rząd szwajcarski zawiadamia wszystkie państwa oraz państwo, które wystąpiło z żądaniem, że rozpatrzenie żądania zostało odroczone.

§ 3. — Każde przystąpienie działa po upływie miesiąca od daty zawiadomienia wysłanego przez Rząd szwajcarski.

Artykuł 60.

Rewizja Konwencji.

§ 1. — Delegaci umawiających się państw zbierają się na zaproszenie Rządu szwajcarskiego w celu rewizji Konwencji, napóźniej w pięć lat po wejściu w życie zmian uchwalonych na ostatniej konferencji.

des lignes soumises à la présente Convention. A cet effet, il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un Chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2.

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

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

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

Article 59.

Admission de nouveaux Etats.

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

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

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

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

Article 60.

Révision de la Convention.

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

Konferencja będzie zwołana przed tym terminem, jeżeli zażąda tego przynajmniej trzecia część umawiających się państw.

§ 2. — Wejście w życie nowej Konwencji, będącej wynikiem konferencji rewizyjnej, powoduje uchylenie poprzedniej Konwencji nawet w stosunku do tych umawiających się państw, które nie ratyfikowały nowej Konwencji.

§ 3. — Dla bieżącego prowadzenia Załącznika I ustanowiona jest Komisja rzeczoznawców, której organizację i działalność określa osobny regulamin, stanowiący Załącznik VI do Konwencji niniejszej. Uchwały tej Komisji podaje się niezwłocznie do wiadomości rządów państw, należących do Konwencji, za pośrednictwem Urzędu centralnego. Uchwały te uważa się za przyjęte, jeżeli w ciągu dwóch miesięcy, licząc od dnia zawiadomienia, przynajmniej dwa rządy nie zgłoszą co do nich sprzeciwu. Uchwały wchodzą w życie pierwszego dnia trzeciego miesiąca następującego po miesiącu, w którym Urząd centralny zawiadomił o ich przyjęciu rządy umawiających się państw. Urząd centralny wskazuje ten dzień w zawiadomieniu o uchwałach.

Artykuł 61.

Postanowienia specjalne dla pewnych przewozów. Postanowienia dodatkowe.

§ 1. — Przy przewozie wagonów prywatnych obowiązują postanowienia Załącznika VII.

§ 2. — Dla przewozu przesyłek ekspresowych koleje żelazne mogą drogą stosownych przepisów, zamieszczonych w ich taryfach, umówić pewne specjalne postanowienia, zgodne z Załącznikiem VIII.

§ 3. — Dla następujących, niżej wymienionych rodzajów przesyłek, może dwa lub więcej umawiających się państw drogą specjalnych układów, a koleje żelazne przez zamieszczenie stosownych przepisów w ich taryfach, umówić pewne warunki przewozu, zawierające odchylenia od Konwencji niniejszej; w szczególności będzie można przewidzieć dla tych przewozów używanie innego dokumentu przewozowego, aniżeli ten, którego wzór stanowi Załącznik II do Konwencji niniejszej.

Przesyłki te są następujące:

1. przesyłki, przewożone za dokumentami przewozowymi przenośnymi;
2. przesyłki, wydawane tylko za zwrotem wtórnika listu przewozowego;
3. przesyłki czasopism;
4. przesyłki towarów, przeznaczonych na targi i na wystawy;
5. przesyłki skrzyń ładunkowych próżnych i naładowanych;

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

§ 2. — La mise en vigueur de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une Conférence de révision emporte abrogation de la Convention antérieure même à l'égard de celles des parties contractantes qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

§ 3. — Il est institué, en vue de tenir à jour l'Annexe I, une Commission d'experts, dont l'organisation et le fonctionnement font l'objet d'un règlement qui forme l'Annexe VI de la présente Convention. Les décisions de cette Commission sont communiquées immédiatement aux Gouvernements des Etats participants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées à moins que, dans le délai de deux mois, calculé dès le jour de la notification, deux Gouvernements au moins n'aient formulé des objections. Elles entrent en vigueur le premier jour du troisième mois après le mois dans lequel l'Office central a porté leur acceptation à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la communication des décisions.

Article 61.

Dispositions spéciales pour certains transports. Dispositions complémentaires.

§ 1. — Pour le transport des wagons de particuliers, les dispositions de l'Annexe VII doivent être appliquées.

§ 2. — Pour le transport des colis express, les Chemins de fer peuvent au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs convenir de certaines dispositions spéciales conformes à l'Annexe VIII.

§ 3. — Pour les transports énumérés ci-après, deux ou plusieurs Etats contractants, par des accords spéciaux, ou les Chemins de fer, au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs, peuvent convenir de certaines conditions adaptées à ces transports et dérogeant à la présente Convention; notamment l'emploi d'un document de transport différent du formulaire constituant l'Annexe II à la présente Convention peut être prévu.

Les transports visés sont les suivants:

- 1^o transports avec document de transport négociable;
- 2^o transports à ne livrer que contre remise du duplicata de la lettre de voiture;
- 3^o transports de journaux;
- 4^o transports de marchandises destinées aux foires ou expositions;
- 5^o transports de cadres vides ou chargés,

6. przesyłki przyborów ładunkowych oraz środków ochronnych od ciepła i zimna dla towarów, przewożonych koleją żelazną.

§ 4. — Postanowienia dodatkowe, których wydanie w celu wykonania Konwencji uznały za celowe poszczególne umawiające się państwa lub poszczególne uczestniczące koleje żelazne, powinny być przez nie podane do wiadomości Urzędu centralnego.

Postanowienia dodatkowe, zawarte drogą układów, mogą wejść w życie na kolejach żelaznych, które przyjęły te postanowienia, w formie określonej przez ustawy i przepisy każdego państwa; postanowienia te nie mogą jednak wprowadzać odchyżeń od Konwencji międzynarodowej.

O wprowadzeniu ich w życie należy zawiadomić Urząd centralny.

Artykuł 62.

Czas trwania zobowiązań, wynikających z przystąpienia do Konwencji.

§ 1. — Czas trwania Konwencji niniejszej jest nieograniczony. Każde jednak umawiające się państwo może z niej wystąpić pod następującymi warunkami:

Konwencja niniejsza obowiązuje każde umawiające się państwo do dnia 31 grudnia piątego roku po wejściu jej w życie. Państwo, które by chciało z niej wystąpić z upływem tego okresu, powinno przynajmniej na rok przed tą datą zawiadomić o swym zamiarze Rząd szwajcarski, który zawiadamia o tym wszystkie państwa, uczestniczące w Konwencji.

Jeżeli nie wypowiedziano Konwencji we wskazanym terminie, zobowiązanie przedłuża się z mocy samego prawa na okres trzechletni i dalej co trzy lata na dalsze trzy lata, chyba że nastąpi wypowiedzenie przynajmniej na rok przed dniem 31 grudnia ostatniego roku, kończącego jeden z trzechletnich okresów.

§ 2. — Nowe państwa przyjęte do Konwencji w ciągu pięcioletniego lub jednego z trzechletnich okresów, Konwencja obowiązuje do końca tego okresu i następnie do końca każdego następującego okresu, jeżeli państwa te nie wypowiedzą jej przynajmniej na rok przed upływem jednego z tych okresów.

Artykuł 63.

Ratyfikacja.

Konwencja niniejsza ma być ratyfikowana a dokumenty ratyfikacyjne złożone możliwie najrychlej u Rządu szwajcarskiego.

Gdy Konwencja zostanie ratyfikowana przez piętnaście państw, Rząd szwajcarski bę-

6° transports d'agrès de chargement et de moyens de protection contre la chaleur et le froid pour les marchandises transportées par chemins de fer.

§ 4. — Les dispositions complémentaires que certains Etats 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.

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 Etat, 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 Etat 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 Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an avant cette date au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats participants.

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

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

Article 63.

Ratifications.

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement suisse.

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze Etats, le Gouvernement suisse pourra

dzie mógł porozumieć się z zainteresowanymi rządami celem zbadania wraz z nimi możliwości wprowadzenia jej w życie.

Artykuł 64.

Teksty Konwencji. Tłumaczenia urzędowe.

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

Do tekstu francuskiego dołączono tekst w języku niemieckim i tekst w języku włoskim, które mają znaczenie tłumaczeń urzędowych.

W razie rozbieżności rozstrzyga tekst francuski.

TYTUŁ V.

POSTANOWIENIA PRZEJŚCIOWE.

Artykuł 65.

Wobec tego, że wartość środków płatniczych, będących w obiegu w różnych państwach, podlega silnym wahaniom oraz że z drugiej strony niektóre państwa mogą ze względów gospodarczych i finansowych być zmuszone do wydania zarządzeń, które by mogły nasuwać trudności przy stosowaniu postanowień tytułu III rozdziału III Konwencji, każde państwo będzie mogło bądź drogą postanowień, zamieszczonych w taryfach, bądź drogą takich zarządzeń władzy państwowej, jak upoważnienia ogólne lub szczegółowe, udzielone zarządom kolei żelaznych, odstępować od postanowień artykułów 17, 19 i 21 Konwencji, postanawiając dla pewnych komunikacji:

1. a) że przesyłki wysyłane z tego państwa będą dopuszczane do przewozu tylko w razie frankowania ich do jego granic;

b) że przesyłki przy wejściu do tego państwa nie będą mogły być obciążone żadnymi kosztami lub że przesyłki, przeznaczone do tego państwa, będą mogły być przy nadaniu frankowane tylko do jego granic;

c) że przewoźne za przesyłki przewożone przez to państwo tranzytem będzie uiszczane albo w kraju nadania, albo w kraju przeznaczenia, stosownie do umów, zawartych przez zainteresowanych;

2. że przesyłki, przechodzące przez linie tego państwa, nie będą mogły być obciążone zaliczeniami, ani zaliczkami w gotowiznie;

3. że nadawca nie będzie mógł zmienić umowy o przewóz, jeżeli chodzi o frankaturę lub o zaliczenie.

Zarządzenia, wydane na podstawie artykułu niniejszego, należy podawać do wiadomości Urzędu centralnego w Bernie. Wejdą one w ży-

se mettre en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la Convention en vigueur.

Article 64.

Textes de la Convention. Traductions officielles.

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

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

En cas de divergence, le texte français fait foi.

TITRE V.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES.

Article 65.

Etant donné que la valeur respective des monnaies en usage dans les différents Etats est sujette à des brusques variations et que, d'autre part pour des raisons d'ordre économique ou financier, certains Etats peuvent être amenés à prendre des mesures de nature à soulever des difficultés pour l'application des dispositions du chapitre III du Titre III de la Convention, chaque Etat pourra, soit par des dispositions insérées dans les tarifs, soit par des actes de la puissance publique tels que des autorisations générales ou particulières données aux administrations de Chemins de fer, déroger aux dispositions des articles 17, 19 et 21 de la Convention, en décidant, pour certains trafics:

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

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

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

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

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

Les mesures prises en conformité du présent article seront communiquées à l'Office central de Berne. Elles entreront en vigueur, au plus

cie najwcześniej po upływie ośmiu dni, licząc od dnia, w którym Urząd centralny zawiadomi o nich inne państwa. Do przesyłek, będących w drodze, zarządzeń tych nie będzie się stosowało.

Na dowód czego pełnomocnicy państw wyżej wymienionych i Deleżaci Komisji Rządowej terytorium Sarry podpisali Konwencję niniejszą.

Sporządzono w Rzymie dnia 23 listopada 1933 r. w dwóch egzemplarzach, z których jeden zostanie złożony w archiwach Ministerstwa Spraw Zagranicznych Królestwa Włoch, a drugi zostanie przesłany przez Rząd włoski Rządowi szwajcarskiemu dla złożenia w archiwach tego Rządu. Odpis uwierzytelniony Konwencji niniejszej zostanie dostarczony przez Rząd włoski wszystkim państwom reprezentowanym na konferencji, jak również Rządowi portugalskiemu.

tôt, à l'expiration d'un délai de huit jours à compter de la date à laquelle l'Office central aura notifié ces mesures aux autres Etats. Les envois en cours de route ne seront pas affectés par lesdites mesures.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires des Etats susindiqués et les Délégués de la Commission de Gouvernement du Territoire de la Sarre ont signé la présente Convention.

Fait à Rome, le 23 novembre 1933 en double original dont l'un restera déposé aux archives du Ministère des Affaires Etrangères du Royaume d'Italie et l'autre sera envoyé par le Gouvernement italien au Gouvernement suisse pour être déposé aux archives dudit Gouvernement. Une copie certifiée conforme de la présente Convention sera remise par les soins du Gouvernement italien à tous les Etats représentés à la Conférence ainsi qu'au Gouvernement portugais.

ZA NIEMCY:

*Ulrich von Hassel
Heinrich Niemack
Johannes Koffka*

ZA AUSTRIĘ:

Dr Ant. Rintelen

ZA BELGIĘ:

P. Albert de Ligne

ZA BULGARIĘ:

gen. Ivan Volkoff

ZA DANIĘ:

J. C. W. Kruse

ZA W. M. GDANSK:

Alfred Wysocki

ZA HISZPANIĘ:

G. de Ojeda

ZA ESTONIĘ:

A. Schmidt

ZA FINLANDIĘ:

Pontus Artti

ZA FRANCJĘ:

Charles de Chambrun

ZA GRECJĘ:

M. C. Mélas

ZA WĘGRY:

Frédéric Villani

POUR L'ALLEMAGNE:

*Ulrich von Hassel
Heinrich Niemack
Johannes Koffka*

POUR L'AUTRICHE:

Dr Ant. Rintelen

POUR LA BELGIQUE:

P. Albert de Ligne

POUR LA BULGARIE:

Général Ivan Volkoff

POUR LE DANEMARK:

J. C. W. Kruse

POUR LA VILLE LIBRE DE DANTZIG:

Alfred Wysocki

POUR L'ESPAGNE:

G. de Ojeda

POUR L'ESTONIE:

A. Schmidt

POUR LA FINLANDE:

Pontus Artti

POUR LA FRANCE:

Charles de Chambrun

POUR LA GRÈCE:

M. C. Mélas

POUR LA HONGRIE:

Frédéric Villani

ZA WŁOCHY:

Ludovico Lucioli
A. Giannini
Luigi Maccallini
Ludovico Belmonte
Massimo Chiesa
P. Quaroni
A. Landra
Salvatore Maltese
La Valle
Luca Pietromarchi
A. Filoni
S. Scoccianti

ZA ŁOTWE:

Dr A. Spekke

ZA LIECHTENSTEIN:

Hunziker

ZA LUKSEMBURG:

Dumont

ZA NORWEGIE:

J. Irgens

ZA HOLANDIE:

J. Patijn

ZA POLSKE:

Alfred Wysocki

ZA RUMUNIE:

J. Lugosianu

ZA SZWECJE:

Erik Sjoborg

ZA SZWAJCARIE:

Hunziker

ZA CZECHOSŁOWACJE:

F. Chvalkovsky

ZA TURCJE:

Zeki Nebil

ZA JUGOSŁAWIE:

Y. Douthitch

ZA KOMISJĘ RZĄDOWĄ TERYTORIUM
ZAGŁĘBIA SARRY:

L. d'Ehrnrooth

POUR L'ITALIE:

Lodovico Lucioli
A. Giannini
Luigi Maccallini
Ludovico Belmonte
Massimo Chiesa
P. Quaroni
A. Landra
Salvatore Maltese
La Valle
Luca Pietromarchi
A. Filoni
S. Scoccianti

POUR LA LETTONIE:

Dr A. Spekke

POUR LE LIECHTENSTEIN:

Hunziker

POUR LE LUXEMBOURG:

Dumont

POUR LA NORVEGE:

J. Irgens

POUR LES PAYS-BAS:

J. Patijn

POUR LA POLOGNE:

Alfred Wysocki

POUR LA ROUMANIE:

J. Lugosianu

POUR LA SUÈDE:

Erik Sjoborg

POUR LA SUISSE:

Hunziker

POUR LA TCHÉCOSLOVAQUIE:

F. Chvalkovsky

POUR LA TURQUIE:

Zeki Nebil

POUR LA YOUGOSLAVIE:

Y. Douthitch

POUR LA COMMISSION DU GOUVERNE-
MENT DU TERRITOIRE DU BASSIN DE
LA SARRE:

L. d'Ehrnrooth

Załącznik I
(Artykuł 4)

Przepisy dotyczące przedmiotów, przyjmowanych do przewozu warunkowo.

Zobacz wydanie specjalne (tekst obecny obowiązuje od dnia 1 lipca 1933).

Tytuł klasy VI zmienia się jak następuje:

„Materiały budzące odrazę lub zaraźliwe”.

Annexe I
(Article 4)

Prescriptions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions.

Voir édition spéciale (texte actuel, en vigueur depuis le 1-er juillet 1933).

Le titre de la classe VI est modifié comme il suit:

„Matières répugnantes ou susceptibles de produire une infection”.

(Szerokość arkusza 297 mm)

Załącznik II
(Artikel 6)

Międzynarodowy przewóz kolejami żelaznymi

LIST PRZEWOZOWY*)

Przesyłka zwykła

Postępowanie celne w stacji do przez
 Wysłano przez
 Oznaczenie kosztów, które nadawca bierze na swój rachunek

Nr ceduty
 Do
 Ulica i numer domu
 W (miejscowość i kraj)

Żądane taryfy i żądana droga przewozu

*) Wypełnia nadawca, jeżeli sam ładuje.
 Stacja przeznaczenia
 W razie potrzeby wskazówka: „zostawić na stacji” lub „dоставić do mieszkania”
 Kolej nadania

Żądane taryfy i żądana droga przewozu

Adres lub cechy i numery	Ilość	Rodzaj opakowania	Oznaczenie towaru	Waga rzeczywiata brutto kg

Deklaracja wartości dostawy słowami
 Zaliczka w gotówiznie, Zaliczenie, Wyszczególnienie
 Zaliczka w gotowiznie słowami
 Zaliczenie

Nazwisko, imię i adres nadawcy: dnia 19.....
 Podpis

Stempel stacji nadania Stempel wagi Stempel stacji przeznaczenia

*) Do przewozu stosuje się Konwencję międzynarodową o przewozie towarów kolejami żelaznymi oraz przepisy i taryfy kolei uczestniczących.

(Długość arkusza 420 mm)

(Szerokość arkusza 2-7 mm)

Załącznik II
(Artykuł 6)

MIĘDZYNARODOWY PRZEWÓZ KOŁEJAMI ŻELAZNYMI
WTÓRNIK LISTU PRZEWO-
ZOWEGO
Przesyłka zwyczajna

Postępowanie celne na stacji Wysłano do przez

Oznaczenie kosztów, które nadawca bierze na swój rachunek

Nr cedytu	Do			
Ulica i numer domu				
W (miejscowość i kraj)				
Stacja przeznaczenia				
W razie potrzeby wskazać: "zostawić na stacji" lub "dоставić do mieszkania"				
Kolej nadania				
Kolej przeznaczenia				
Zaladował (kolej czy nadawca):				
Adres lub cechy i numery	Ilość	Rodzaj opakowania	Oznaczenie towaru	Waga rzeczywista brutto kg

Żądane taryfy i żądana droga przewozu

Oświadczenia co do zawartości firmowości celnych, podatkowych, skarbowych, policyjnych i innych władz administracyjnych. Wskazanie załączonych dokumentów, ilości i opis plomb celnych. Wskazanie w razie potrzeby pełnomocnika. Inne oświadczenia przewidziane przez ustawy i przepisy

Deklaracja wartości dostawy słowami

Zaliczka w gotówiznie, Zaliczenie.

Wyszczególnienie

Zaliczka w gotówiznie słowami

Zaliczenie

Nazwisko, imię i adres nadawcy: _____, dnia _____ 19...

Podpis

Stempel stacji nadania

Stempel wagi

Stempel stacji przeznaczenia

1) Do przewozu stosuje się Konwencję międzynarodową o przewozie towarów kolejami żelaznymi oraz przepisy i taryfy kolei uczestniczących.

(Długość arkusza 420 mm)

Stemple stacyj przejsciowych	Do pobrania od odbiorcy	Wyszczególnienie opłat kurs i data prze- rachowania	Stawka taryfowa	Taryfa Klasa taryfo- wa	Waga za- obciążona dla oblicze- nia prze- wozu	Do pobrania od odbiorcy	Wyszczególnienie opłat kurs i data prze- rachowania	Opłata nadawca	Stawka taryfowa	Taryfa Klasa taryfo- wa	Waga za- obciążona dla oblicze- nia prze- wozu	Przewoźne do	
												Opłata za deklarację wartości dostawy . . .	Zaliczka w gotówiznie . . .
1												Zaliczenie . . .	Prowizja za zaliczenie . . .
2												Przewoźne do	
3													
4													
5													
6													
7													Do przeniesienia

BRAK LUB WADLIWOŚĆ OPAKOWANIA.**Oświadczenie ogólne.**

Stacja kolei żelaznej
przyjmuje do przewozu, na moje żądanie, poczynając od dnia dzisiejszego, poniżej wyszczególnione
towary, które będę nadawał do przewozu, a mianowicie:

.....
.....
.....

Oświadczam niniejszym, że towary te, jeżeli dołączono do nich list przewozowy, zawierający powołanie się na niniejsze oświadczenie, nadane są do przewozu

bez opakowania*)

w opakowaniu wadliwym niżej opisanym*):

.....
.....
.....

....., dnia 19.....

(Podpis)

*) Nieodpowiednie skreślić.

Załącznik IV
(Artykuł 21)

ZMIANY UMOWY O PRZEWOZ.

Stację kolei żelaznej
 proszę o wprowadzenie następujących zmian*) do umowy o przewóz wymienionej niżej przesyłki:

Cechy i numery	Ilość	Rodzaj opakowania	Oznaczenie towaru	Waga w kilogramach

nadanej do przewozu za listem przewozowym ^{pośpiesznym} _{zwyczajnym} *) z dnia 19.....
 pod adresem P..... w

1. wydać ją z powrotem na stacji nadania P.....;
2. zatrzymać w drodze w oczekiwaniu dalszych zleceń;
3. wstrzymać wydanie w oczekiwaniu dalszych zleceń;
4. wydać P..... w
 stacja kolei żelaznej.....;
5. wydać tylko za pobraniem zaliczenia w kwocie
 (słowami)
6. wydać, pobierając zamiast zaliczenia, wskazanego w liście przewozowym, zaliczenie w kwocie
 (słowami)
7. wydać bez pobrania zaliczenia;
8. wydać franko.....

....., dnia 19.....
 (Podpis)

*) Nieodpowiednie skreślić.

Do stacji kolei żelaznej.....

Powyższe zlecenia nadawcy przesyła się do wykonania na warunkach przewidzianych w artykule 22 § 1 Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi. Zlecenia te zostały powtórzone na przedstawionym przez nadawcę wórniku listu przewozowego. Wydane nadawcy zaświadczenie o zaliczeniu zostało ^{poprawione} _{odebrane}. Oświadczenie niniejsze pozostaje w związku z naszym telegramem — naszym telefonogramem — z dnia
 Nr.....

....., dnia 19.....

Zawiadowca stacji.

(Hauteur du papier 297 mm)

Annexe II
(Art. 16)

TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMINS DE FER

LETTRE DE VOITURE)

Petite vitesse

Déroulement en gare de à destination de
 Expédite via
 (Timbre de contrôle)

Wagons

No de la feuille de route	Capacité de chargement des wagons de par-avant et de par-derrière	
Série	Numéros	Marque

M
 Rue et numéro
 A (ville et pays)
 Gare destinataire
 Mention éventuelle: "en gare", ou "livrable à domicile"
 Chemin de fer expéditeur
 Chemin de fer destinataire
 Chargé par (chemin de fer ou expéditeur):

Désignation des frais que l'expéditeur prend à sa charge

Tarifs et itinéraires réclamés

Declaration pour l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi, fiscal, de police ou d'autres autorités administratives. Indication des pièces jointes. Nombre et description des lombs de douane. Désignation éventuelle d'un mandataire. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements.

Intérêt à la livraison en toutes lettres

Débours, Remboursement

Détail { en toutes lettres

Débours en toutes lettres

Remboursement

Nom, prénom et adresse de l'expéditeur: le 19.....

Signature

Timbre de la gare expéditrice	Timbre de pesage	Timbre de la gare destinataire
-------------------------------	------------------	--------------------------------

1) Sont applicables au transport le Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer ainsi que les règlements et tarifs des chemins de fer intéressés.

(Longueur du papier 420 mm)

Timbres des gares de transit								
1	2	3	4	5	6	7		
kg	Poids arro-	Poids arro-						
	di pour le calcul des frais de transport	di pour le calcul des frais de transport						
	Tarif Classe du tarif	Tarif Classe du tarif						
	Unité de taxe	Unité de taxe						
	A payer par l'ex-péditeur							
	Détail des frais Cours et date de conversion	Détail des frais Cours et date de conversion						
	A percevoir du destinataire	A percevoir du destinataire						
	Taxe supplémen-taire pour l'inté-rêt à la livraison	Report						
	Débours							
	Remboursement							
	Taxe pour rem-boursement . . .							
	Frais de transport jusqu'à							
	à reporter							

(Hauteur du papier 297 mm)

Annexe II
(Article 6)

TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMINS DE FER
DUPLICATA DE LA LETTRE
DE VOITURE¹⁾
Petite vitesse

à destination de.....	Expédié
Via.....	

Dédouanement en gare de.....	Désignation des frais que l'expéditeur prend à sa charge
------------------------------	--

No de la feuille de route	M	Tarifs et itinéraires réclamés
Série	Rue et numéro	
	A (ville et pays)	
Gare destinataire		
Mention éventuelle "en gare", ou "livrable à domicile"		
Chemin de fer expéditeur		
Chemin de fer destinataire		
Chargé par (chemin de fer ou expéditeur):		

en toutes lettres

Intérêt à la livraison

Débours, Remboursement

Détail

Débours

en toutes lettres

Remboursement

Nom, prénom et adresse de l'expéditeur: le 19

Signature

Adresse ou Marques et numéros	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids brut réel kg

Timbre de la gare expéditrice	Timbre de pesage	Timbre de la gare destinataire
-------------------------------	------------------	--------------------------------

¹⁾ Sont applicables au transport la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer ainsi que les règlements et tarifs des chemins de fer intéressés.

(Longueur du papier 420 mm)

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

Timbres des gares de transit							kg	Poids arrondi pour le calcul des frais de transport	Tarif Classe du tarif	Unité de taxe	Détail des frais Cours et date de conversion	A percevoir du destinataire	kg	Poids arrondi pour le calcul des frais de transport	Tarif Classe du tarif	Unité de taxe	Détail des frais Cours et date de conversion	A percevoir du destinataire
1																		
2																		
3																		
4																		
5																		
6																		
7																		

Taxe supplémen-
 taire pour l'inté-
 rêt à la livraison
 Débours
 Remboursement
 Taxe pour rem-
 boursement
 Frais de transport
 jusqu'à
 à reporter

ABSENCE OU DÉFECTUOSITÉ D'EMBALLAGE

Déclaration générale

La gare de _____ du chemin de fer de _____
accepte au transport, sur ma demande, à partir de ce jour, les marchandises ci-après désignées
que je lui remettrai pour être expédiées, savoir;

Je reconnais que ces marchandises, lorsqu'elles sont accompagnées d'une lettre de voiture
faisant mention de la présente déclaration, sont remises au transport
sans emballage*)
sous l'emballage défectueux dont la description suit*):

A _____, le _____ 19__

(Signature)

*) Rayer celle des deux dispositions qui ne convient pas.

MODIFICATIONS AU CONTRAT DE TRANSPORT

La gare de..... du Chemin de fer de
est priée d'apporter au contrat de transport de l'expédition ci-après désignée:

Marques et numéros	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids en kilogrammes

remise au transport avec la lettre de voiture $\frac{\text{à grande}}{\text{à petite}}$ *) vitesse du 19.....
à l'adresse de M..... à

les modifications suivantes *):

- 1° la retourner à la station de départ à M.....
- 2° l'arrêter en cours de route en attendant des dispositions ultérieures;
- 3° surseoir à la livraison en attendant des dispositions ultérieures;
- 4° la livrer à M..... à
gare du Chemin de fer de.....;
- 5° ne la livrer que contre paiement d'un remboursement de
(en toutes lettres);
- 6° la livrer contre paiement, non pas du remboursement indiqué dans la lettre de voiture, mais
d'un remboursement de
(en toutes lettres);
- 7° la livrer sans recouvrer le montant de remboursement;
- 8° la livrer franco.....

A....., le 19.....
(Signature)

*) Rayer les dispositions qui ne conviennent pas.

A la gare de..... du Chemin de fer de.....

Les ordres ci-dessus de l'expéditeur sont transmis pour y donner suite dans les conditions prévues au premier paragraphe de l'article 22 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer. Ils ont été reproduits sur le duplicata de la lettre de voiture qui a été présenté par l'expéditeur. Le titre délivré à l'expéditeur relativement au remboursement a été $\frac{\text{rectifié}}{\text{retiré}}$. La présente déclaration se réfère à notre télégramme du n°.....

A....., le 19.....

Le Chef de gare.

Załącznik V
(Artykuł 57)Annexe V
(Article 57)REGULAMIN URZĘDU CENTRALNEGO
PRZEWOZÓW MIĘDZYNARODOWYCH
KOLEJAMI ŻELAZNYMI.RÈGLEMENT RELATIF A L'OFFICE CEN-
TRAL DES TRANSPORTS INTERNATIO-
NAUX PAR CHEMINS DE FER.

Artykuł 1.

Article premier.

§ 1. — Urząd centralny przewozów międzynarodowych kolejami żelaznymi ma siedzibę w Bernie. Jego organizację w zakresie określonym postanowieniami artykułu 57 Konwencji, jako też nadzór nad jego działalnością, powierza się Szwajcarskiej Radzie Związkowej.

§ 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. — Koszty Urzędu centralnego ponoszą umawiające się państwa w stosunku do długości linii kolejowych lub linii, obsługiwanych przez inne przedsiębiorstwa, dopuszczone do udziału w przewozach, dokonywanych na warunkach, ustalonych przez Konwencję międzynarodową. Jednak linie żeglugi wodnej uczestniczą w kosztach tylko w stosunku do połowy długości swoich linii. Udział każdego państwa wynosi najwyżej 1,40 fr od kilometra. Wysokość rocznego kredytu, przypadającego na kilometr kolei żelaznej, ustala na każdy rok operacyjny Szwajcarska Rada Związkowa, po wysłuchaniu Urzędu centralnego i przy uwzględnieniu istniejących okoliczności i potrzeb. Kwotę tego kredytu pobiera się zawsze w całości. Jeżeli rzeczywiste wydatki Urzędu centralnego nie osiągną kwoty kredytu obliczonego na tej zasadzie, niewydatkowaną resztę przelewa się na fundusz emerytalny i zapomogowy, od którego odsetki powinno się obracać na udzielanie zapomóg i zaopatrzeń urzędnikom i pracownikom Urzędu centralnego, którzy wskutek podeszłego wieku, wypadku lub choroby, staną się na stałe niezdolnymi do dalszego wykonywania obowiązków służbowych.

§ 2. — Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de Chemins de fer ou des parcours 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 Etat, la contribution est de 1 fr. 40 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 pension, 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, przesyłając umawiającym się państwom roczne sprawozdanie z działalności i rachunek rocznych kosztów, wzywa je do uiszczenia przypadających na nie udziałów w kosztach za ubiegły rok operacyjny. Państwo, które nie wniesie swojego udziału do dnia 1 października, będzie wezwane do tego powtórnie. Jeżeli to wezwanie nie odniesie skutku, Urząd centralny ponowi je w początkach roku następnego, przesyłając sprawozdanie za ubiegły nowy rok operacyjny. Jeżeli do dnia 1 lipca i to wezwanie będzie bezskuteczne, występuje się do państwa, zalegającego z zapłatą, po raz czwarty o uiszczenie obu płatnych udziałów rocznych; gdy i to wezwanie pozostanie bez skutku, Urząd centralny zawiadamia to państwo w trzy miesiące później, że jeżeli oczekiwana wpłata nie zostanie wniesiona do końca roku, to niezapłacenie będzie uważane za milczące wyrażenie woli wystąpienia z Konwencji. Jeżeli do dnia 31 grudnia to ostatnie wystąpienie pozostanie bez skutku,

A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invitera à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1-er octobre, n'aurait pas versé sa part, 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 1-er juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche sera faite auprès de l'Etat 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. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche jusqu'au 31

Urząd centralny, przyjmując do wiadomości milcząco wyrażoną wolę wystąpienia z Konwencji przez państwo, zalegające z zapłatą, przystępuje do wykreślenia linii tego państwa z listy linii, dopuszczonych do przewozu międzynarodowego.

Kwoty niepobrane powinny być, w miarę możliwości, pokrywane z kredytów zwyczajnych, którymi rozporządza Urząd centralny i mogą być rozłożone na cztery lata operacyjne. Część niedoboru, której nie można pokryć w ten sposób, będzie odniesiona w specjalnym rachunku na ciężar innych państw w stosunku do ilości kilometrów linii kolejowych, należących do Konwencji w czasie zarachowania. Każde państwo uczestniczy w pokryciu tej części niedoboru w takiej mierze, w jakiej w dwuletnim okresie, zakończonym wystąpieniem państwa niewypłacalnego, należało razem z nim do Konwencji. Państwo, którego linie wykreślono w warunkach, wskazanych w ustępie powyższym, może spowodować ponowne dopuszczenie ich do przewozów międzynarodowych dopiero po uprzednim uiszczeniu sum, które należą się od tego państwa za odnośne lata wraz z odsetkami w stosunku pięciu od sta, które liczy się od upływu szóstego miesiąca po dniu, w którym Urząd centralny wezwał to państwo po raz pierwszy do uiszczenia przypadającego na nie udziału w kosztach.

Artykuł 2.

§ 1. — Urząd centralny wydaje miesięcznik, zawierający wiadomości potrzebne do stosowania Konwencji, a mianowicie zawiadomienia co do listy linii kolejowych i innych przedsiębiorstw oraz co do przedmiotów, wyłączonych od przewozu lub przyjmowanych warunkowo, a nadto wiadomości z dziedziny orzecznictwa sądowego i statystyki, których ogłoszenie uważa za celowe.

§ 2. — Miesięcznik wydaje się w języku francuskim i niemieckim. Jeden egzemplarz wysyła się bezpłatnie każdemu z państw i każdemu z interesowanych zarządów. Za dalsze egzemplarze, których zażądano, płaci się według ceny ustalonej przez Urząd centralny.

Artykuł 3.

§ 1. — Nieopłacone wykazy i wierzytelności z przewozów międzynarodowych może zarząd kolei, będącej wierzycielem, podać do wiadomości Urzędowi centralnemu z żądaniem, by ten ułatwił ich ściąganie. Urząd centralny wzywa w tym celu przedsiębiorstwo przewozowe, będące dłużnikiem, do wyrównania należnej kwoty lub do podania powodów odmowy zapłaty.

§ 2. — Urząd centralny odsyła strony do właściwego sądu, jeżeli uważa, że odmowa jest dostatecznie uzasadniona.

décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procédera à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

Les montants non recouverts 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 Etats 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'Etat défaillant, été avec lui partie à la Convention. Un Etat 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 Etat 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 Etat et à chacune des Administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'Office central.

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 transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. — Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent.

§ 3. — Jeżeli Urząd centralny uważa, że cała suma lub jej część rzeczywiście się należy, wówczas może on orzec, po wysłuchaniu opinii rzeczoznawcy, że przedsiębiorstwo przewozowe, będące dłużnikiem, powinno wpłacić do Urzędu centralnego cały dług lub też jego część; wpłacona w ten sposób suma powinna być przechowana przez Urząd centralny aż do czasu rozstrzygnięcia sprawy przez właściwy sąd.

§ 4. — Jeżeli w ciągu dwu tygodni przedsiębiorstwo przewozowe nie uczyni zadość wezwaniu Urzędu centralnego, wówczas otrzymuje ono ponowne wezwanie do zapłaty ze wskazaniem skutków odmowy.

§ 5. — W dziesięć dni po tym nowym wezwaniu, jeżeli nie odniosło ono skutku, Urząd centralny przesyła państwu, do którego przynależy dane przedsiębiorstwo przewozowe, umotywowane zawiadomienie, wzywając to państwo, by zawiadomiło o zarządzeniach, jakie należałoby wydać, a w szczególności, by zbadało czy linie przedsiębiorstwa przewozowego, będącego dłużnikiem, należy pozostawić na liście.

§ 6. — Jeżeli państwo, do którego przynależy przedsiębiorstwo przewozowe, będące dłużnikiem, oświadczy, że pomimo niezapłacenia nie uważa, by należało wykreślić dane przedsiębiorstwo z listy lub jeżeli przez sześć tygodni pozostawi zawiadomienie Urzędu centralnego bez odpowiedzi, wówczas uważa się ze skutkami prawnymi, że państwo to przyjmuje na siebie gwarancję za wypłacalność rzeczoznawcy przedsiębiorstwa, jeżeli chodzi o należności, wynikające z przewozów międzynarodowych.

§ 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'Etat duquel dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. — Si l'Etat duquel dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

Załącznik VI
(Artykuł 60)

Annexe VI
(Article 60)

REGULAMIN KOMISJI RZECZOZNAWCÓW.

RÈGLEMENT RELATIF A LA COMMISSION D'EXPERTS.

Artykuł 1.

Article premier.

Niemcy, Francja i Włochy są stale reprezentowane w Komisji rzeczoznawców. Wszystkie inne umawiające się państwa mogą być reprezentowane na posiedzeniach Komisji, jeżeli uważają to za potrzebne.

L'Allemagne, la France et l'Italie sont représentées en permanence dans la Commission d'experts. Tous les autres Etats contractants peuvent, s'ils le jugent nécessaire, se faire représenter aux séances de la Commission.

Artykuł 2.

Article 2.

Rządy umawiających się państw zgłaszają wraz z uzasadnieniem swe życzenia i wnioski, dotyczące Załącznika I Urzędowi centralnemu przewozów międzynarodowych kolejami żelaznymi, który podaje je niezwłocznie do wiadomości innym umawiającym się państwom. Za każdym razem, kiedy zajdzie tego potrzeba, Urząd centralny zwołuje posiedzenie Komisji. O posiedzeniach Komisji zawiadamia się wszystkie umawiające się państwa na 2 miesiące naprzód. W zawiadomieniu powinny być dokładnie wskazane sprawy, które będą przedmiotem obrad.

Les Gouvernements des Etats contractants communiquent leurs vœux et leurs propositions motivées concernant l'Annexe I à l'Office central des transports internationaux par Chemins de fer qui les porte immédiatement à la connaissance des autres Etats contractants. Chaque fois que la nécessité s'en fera sentir, l'Office central invitera la Commission à siéger. Tous les Etats contractants seront avisés des séances de la Commission deux mois à l'avance. L'avis doit indiquer exactement les objets de l'ordre du jour.

Artykuł 3.

Komisja jest uprawniona do obrad, jeżeli reprezentowane są trzy umawiające się państwa.

Artykuł 4.

Komisja wyznacza na każde posiedzenie przewodniczącego oraz jego zastępcę.

Artykuł 5.

Uchwały Komisji zapadają większością głosów państw reprezentowanych. W razie równości głosów rozstrzyga głos przewodniczącego na posiedzeniu.

Artykuł 6.

Każde państwo ponosi koszty swoich reprezentantów.

Artykuł 7.

Urząd centralny sprawuje czynności sekretariatu i załatwia korespondencję Komisji.

Artykuł 8.

Dyrektor lub w jego zastępstwie wicedyrektor Urzędu centralnego bierze udział w posiedzeniach Komisji z głosem doradczym.

Załącznik VII
(Artykuł 61 § 1)REGULAMIN MIĘDZYNARODOWY DLA
PRZEWOZU WAGONÓW PRYWATNYCH.
(R. M. P.)

Artykuł 1.

Określenie wagonów prywatnych.

§ 1. — Wagony prywatne, dopuszczone do komunikacji międzynarodowej, są to wagony specjalnych typów, wymienione w następnym paragrafie, włączone przez jedną z kolei żelaznych do jej taboru na nazwisko prywatnej osoby lub prywatnej spółki i opatrzone specjalnym znakiem [P]. Przy stosowaniu regulaminu niniejszego uważa się za właściciela wagonu prywatnego osobę, która uzyskała włączenie wagonu. Nazwisko lub firma tej osoby powinna być wypisana na wagonie.

§ 2. — Do wagonów takich należą:

a) wagony - zbiorniki (cysterny, wagony z naczyniami, beczkami, kadziami, wagony garnkowe i wagony-tanki);

b) wagony z maszynami do wytwarzania zimna lub ciepła, bez względu na to, czy pojemność ich jest całkowicie wykorzystana przez urządzenia maszynowe, czy też nie;

Article 3.

La Commission est valablement constituée lorsque trois Etats contractants sont représentés.

Article 4.

La Commission désigne pour chaque session son président et son vice-président.

Article 5.

Les décisions de la Commission sont prises à la majorité des voix des Etats représentés. En cas d'égalité, le président de la séance a voix prépondérante.

Article 6.

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

Article 7.

L'Office central assume le service du Secrétariat et des correspondances de la Commission.

Article 8.

Le Directeur, ou, à son défaut, le Vice-Directeur de l'Office central assiste aux séances de la Commission avec voix consultative.

Annexe VII
(Article 61, § 1)RÈGLEMENT INTERNATIONAL CONCERNANT
LE TRANSPORT DES WAGONS
DE PARTICULIERS.
(R. I. P.)

Article premier.

Définition des wagons de particuliers.

§ 1. — Les wagons de particuliers admis au service international sont des wagons des types spéciaux désignés au paragraphe suivant, immatriculés au nom d'un particulier (personne ou société) par un Chemin de fer et munis de la marque distinctive [P]. Pour l'application du présent règlement est considéré comme propriétaire du wagon le particulier qui en a obtenu l'immatriculation et dont le nom ou la firme doit être inscrit sur le wagon.

§ 2. — Ces wagons sont:

a) les wagons-réservoirs (wagons à citernes, à réservoirs, à foudres, à bassins, à jarres, à bidons);

b) les wagons-usines, producteurs de froid ou de chaleur, que leur capacité soit entièrement occupée ou non par la machinerie;

c) inne wagony, urządzone specjalnie do przewozu określonych towarów.

Koleje żelazne mogą umówić się drogą odrębnych układów, że w pewnych relacjach będą dopuszczone także inne wagony, niż wyżej wymienione.

§ 3. — Jedyne kolej żelazna, do której taboru włącza się wagon, jest właściwą do rozstrzygnięcia, czy wagon ten, stosownie do powyższych postanowień, będzie dopuszczony do komunikacji międzynarodowej.

Artykuł 2.

Prawo rozporządzania.

§ 1. — Prawo rozporządzania wagonem prywatnym przysługuje w zasadzie właścicielowi.

§ 2. — Nadawca wagonu prywatnego tak próżnego, jak i załadowanego, który nie jest jego właścicielem, obowiązany jest doręczyć stacji nadania równocześnie z listem przewozowym piśmienne oświadczenie właściciela, że ten ostatni zgadza się na zamierzony przewóz. Kolej żelazna może nie żądać tego piśmiennego oświadczenia, jeżeli stacja nadania wagonu prywatnego, próżnego lub załadowanego, należy do zarządu, który włączył wagon i jeżeli właściciel zgodził się na to. Zgoda ta powinna być udzielona na piśmie kolei żelaznej, włączającej wagon; może ona dotyczyć pewnej części lub wszystkich wagonów, włączonych na nazwisko zainteresowanego właściciela.

Oświadczenie właściciela nie jest potrzebne, jeżeli odbiorca wagonu próżnego, wysłanego przez właściciela do załadowania, nadaje go do przewozu z ładunkiem na stacji, na którą wagon nadszedł w stanie próżnym.

Nadawca próżnego wagonu nie może bez zgody właściciela wprowadzić żadnych zmian w umowie o przewóz.

§ 3. — Jeżeli wagon prywatny, próżny lub załadowany, będzie nadany do przewozu przez nadawcę, który nie jest jednocześnie jego właścicielem, wówczas, z zastrzeżeniem postanowienia artykułu 3 § 5, prawo właściciela rozporządzania wagonem zawieszają się na czas trwania przewozu.

§ 4. — W braku odmiennego zlecenia właściciela, odbiorca towaru, przywiezionego w wagonie prywatnym, ma prawo odesłać wagon próżny lub z ładunkiem na stację macierzystą pod adresem właściciela.

§ 5. — Jeżeli właściciel nie wydał odmiennego zlecenia, a odbiorca nie korzysta z prawa, przewidzianego w § 4, kolej żelazna ma prawo z urzędu odesłać wagon prywatny po wyładowaniu na stację macierzystą na koszt właściciela za listem przewozowym, wystawionym na jego nazwisko i adres.

c) les autres wagons, aménagés spécialement pour le transport de marchandises déterminées.

Des accords particuliers entre Chemins de fer peuvent intervenir pour l'admission, sur des parcours déterminés, d'autres wagons que ceux indiqués ci-dessus.

§ 3. — Le Chemin de fer immatriculateur est seul compétent pour décider si, d'après les dispositions précédentes, le wagon sera admis en service international.

Article 2.

Droit de disposition.

§ 1. — Le droit de disposer d'un wagon de particulier appartient, en principe, au propriétaire.

§ 2. — L'expéditeur d'un wagon de particulier vide ou chargé qui n'en est pas le propriétaire, doit remettre à la gare expéditrice, en même temps que la lettre de voiture, une déclaration écrite du propriétaire de ce wagon spécifiant son accord au sujet du transport à effectuer. Le Chemin de fer peut ne pas exiger cette déclaration écrite si la gare expéditrice du wagon vide ou chargé appartient à l'administration qui a immatriculé le wagon et si le propriétaire y consent. Ce consentement doit être donné par écrit au Chemin de fer immatriculateur; il peut viser une partie ou la totalité des wagons immatriculés au nom du propriétaire intéressé.

La déclaration du propriétaire n'est pas nécessaire lorsque le destinataire d'un wagon expédié vide par le propriétaire en vue de prendre charge le remet au transport, avec un chargement, à la gare où le wagon est parvenu vide.

L'expéditeur d'un wagon vide ne peut, sans l'accord du propriétaire, apporter aucune modification au contrat de transport.

§ 3. — Si un wagon de particulier vide ou chargé est remis au transport par un expéditeur qui n'est pas en même temps le propriétaire du wagon, le droit de disposer du propriétaire est suspendu pendant la durée du transport, sauf dans le cas prévu au § 5 de l'article 3.

§ 4. — A moins d'ordre contraire du propriétaire, le destinataire d'une marchandise arrivée dans un wagon de particulier est autorisé à renvoyer le wagon vide ou chargé à sa gare d'attache à l'adresse du propriétaire.

§ 5. — A moins d'ordre contraire du propriétaire et si le destinataire n'use pas du droit prévu au § 4, le Chemin de fer est autorisé à renvoyer le wagon d'office, après déchargement, à sa gare d'attache, aux frais du propriétaire, avec une lettre de voiture établie au nom et à l'adresse de ce dernier.

Postanowienie to stosuje się również do wagonów próżnych, które przybyły do załadowania, a które nie zostaną w ciągu ośmiu dni po przybyciu nadane do przewozu przez odbiorcę w stanie ładownym, jeżeli przed upływem tego terminu właściciel nie nadesłał odmiennego zlecenia.

Postanowien paragrafu niniejszego nie stosuje się do wagonów prywatnych, znajdujących się na bocznicach prywatnych.

Artykuł 3.

Warunki przewozu wagonów prywatnych.

§ 1. — Próżne wagony prywatne nadaje się do przewozu za międzynarodowym listem przewozowym.

§ 2. — Nadawca powinien zamieścić w liście przewozowym, oprócz danych, przewidzianych przez Konwencję międzynarodową o przewozie towarów kolejami żelaznymi, następujące dane:

a) jeśli chodzi o wagon próżny, w rubryce „Oznaczenie towaru”, wskazówkę „próżny do załadowania” albo „próżny z powrotem”;

b) jeżeli chodzi o wagon próżny lub załadowany w rubryce „Cechy i numery”, kolej żelazną, która włączyła wagon, numer wagonu oraz jego stację macierzystą.

§ 3. — Wagonu prywatnego wolno używać tylko do przewozu takich towarów, dla których jest on przeznaczony.

§ 4. — Jeżeli wagon prywatny jest zaopatrzony w specjalne przyrządy (przyrządy do chłodzenia, zbiorniki na wodę, mechanizmy itp.), to obsługa tych urządzeń należy do nadawcy lub odbiorcy.

§ 5. — Jeżeli próżny wagon prywatny, wysłany do załadowania, zostanie w drodze tak uszkodzony, że według oceny kolei żelaznej, może biec dalej jeszcze tylko w stanie próżnym, stacja, która stwierdziła uszkodzenie, powinna wagon zatrzymać i niezwłocznie zażądać telegramem prywatnym na koszt właściciela wskazówek bezpośrednio od tego ostatniego. Jeżeli właściciel nie jest jednocześnie nadawcą wagonu, stacja, która stwierdziła uszkodzenie, powinna zawiadomić o tym również nadawcę za pośrednictwem stacji nadania.

Jeżeli w ciągu ośmiu dni po wysłaniu telegramu właściciel nie udzieli żadnej wskazówki, kolej żelazna ma prawo zwrócić wagon z urzędu na stację macierzystą za listem przewozowym, wystawionym na nazwisko właściciela i na jego adres. Przyczyny zwrotu wagonu należy podać w liście przewozowym.

Koszty przewozu i inne koszty, powstałe aż do stacji, na której wagon zatrzymano, oraz koszty, wynikłe wskutek wykonania wskazówek właściciela lub zwrotu wagonu z urzędu na sta-

Cette disposition est aussi applicable aux wagons arrivés vides pour prendre charge et que le destinataire n'a pas remis chargés au transport dans un délai de huit jours après leur arrivée, si le propriétaire n'a pas fait parvenir de dispositions contraires avant l'expiration de ce délai.

Les prescriptions du présent paragraphe ne s'appliquent pas aux wagons se trouvant sur des embranchements particuliers.

Article 3.

Conditions de transport des wagons de particuliers.

§ 1. — Les wagons de particuliers vides sont remis au transport avec la lettre de voiture internationale.

§ 2. — Dans la lettre de voiture, l'expéditeur doit inscrire, outre les mentions prévues par la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer, les indications suivantes:

a) s'il s'agit d'un wagon vide, dans la colonne „Désignation de la marchandise”, la mention „vide allant prendre charge” ou bien „vide en retour”;

b) s'il s'agit d'un wagon vide ou chargé, dans la colonne „Marque et numéros”, le Chemin de fer immatriculateur, le numéro et la gare d'attache du wagon.

§ 3. — Le wagon de particulier ne doit pas être employé au transport d'autres marchandises que celles auxquelles il est destiné.

§ 4. — Si le wagon de particulier est muni d'appareils spéciaux (appareils réfrigérants, bassins à eau, mécanismes, etc.), il incombe à l'expéditeur ou au destinataire d'en assurer le service.

§ 5. — Si un wagon de particulier expédié vide pour aller prendre charge vient à subir en cours de route une avarie qui, de l'avis du Chemin de fer, le met hors d'état de circuler autrement qu'à vide, la gare où l'avarie est constatée arrête le wagon et provoque, sans retard et directement, par télégramme privé dont les frais sont à la charge du propriétaire, les instructions de ce dernier. Si le propriétaire n'est pas en même temps l'expéditeur du wagon, la gare où l'avarie a été constatée en donne avis également à l'expéditeur par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

A défaut d'instructions du propriétaire dans un délai de huit jours après la date de l'envoi du télégramme, le Chemin de fer est autorisé à renvoyer le wagon d'office à sa gare d'attache avec une lettre de voiture établie au nom et à l'adresse du propriétaire. Les motifs du renvoi sont inscrits sur la lettre de voiture.

Les frais de transport et autres frais survenus jusqu'à la gare où le wagon a été arrêté, ainsi que ceux résultant, soit de l'exécution des instructions du propriétaire, soit du renvoi d'of-

cję macierzystą przez kolej żelazną, obciążają przesyłkę.

Właściciel zachowuje swoje prawa stosownie do postanowień niżej zamieszczonego artykułu 5, jeżeli zatrzymanie wagonu spowodowane zostało z winy kolei żelaznej.

Postanowienia paragrafu niniejszego stosuje się także:

a) do wagonów próżnych, bądź wysłanych do załadowania, bądź powracających, które wskutek uszkodzenia w drodze stały się niezdatne do dalszego biegu. Powracające wagony próżne, które zostały w drodze uszkodzone, nie stając się jednak przez to niezdatnymi do biegu w stanie próżnym, należy wysłać dalej do ich stacji przeznaczenia;

b) do wagonów ładownych, które wskutek uszkodzenia stały się niezdatne do biegu lub do dalszego przewozu towaru. W tym przypadku kolej żelazna, jeżeli nie uzna za bardziej wskazane dokonać przeładowania wagonu, powinna zażądać od nadawcy wskazówek co do tego, jak należy postąpić z towarem. Jeżeli towar jest narażony na szybkie zepsucie, kolej żelazna ma prawo sprzedać go jak najkorzystniej bez żadnych formalności, zawiadamiając o tym nadawcę telegraficznie na jego koszt. W razie przeładowania towaru z urzędu lub na żądanie nadawcy, albo też w razie jego sprzedania, kolej żelazna powinna zażądać wskazówek co do wagonu od jego właściciela.

Nie żąda się wskazówek właściciela, jeżeli kolej żelazna dokonywa na własny koszt nieznacznych napraw, niezbędnych do przywrócenia wagonu do stanu zdatności do biegu lub do użytku.

Artykuł 4.

Zakaz zaliczeń, zaliczek w gotowiznie i deklaracji wartości dostawy.

§ 1. — Przesyłki próżnych wagonów prywatnych nie mogą być obciążone zaliczeniami, ani zaliczkami w gotowiznie. Kolej żelazna może jednak obciążyć je uprzednim przewoźnym i w ogóle wszystkimi kosztami, które poniosła.

§ 2. — Przy przewozie próżnych wagonów prywatnych nie jest dozwolona deklaracja wartości dostawy.

Artykuł 5.

Odpowiedzialność.

§ 1. — Za przekroczenie terminu dostawy próżnego wagonu kolej żelazna odpowiada tylko wobec jego właściciela.

Bieg terminu dostawy zawieszają się na czas postoju wagonu, wynikłego wskutek uszkodzenia, które nie pozwala na dalszy przewóz.

§ 2. — W razie przekroczenia terminu dostawy towarów, załadowanych do wagonów pry-

vice du wagon à sa gare d'attache, grèvent l'envoi.

Les droits du propriétaire restent réservés, compte tenu des dispositions de l'article 5 ci-après, quand l'arrêt du wagon a été occasionné par une faute du Chemin de fer.

Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent également:

a) aux wagons expédiés vides, soit allant prendre charge, soit en retour et qui subissent en cours de route une avarie les empêchant de circuler. Les wagons expédiés vides en retour et qui subissent en cours de route une avarie qui n'empêche pas leur circulation à vide, doivent être acheminés sur leur destination;

b) aux wagons expédiés chargés et qui par suite d'avarie ne peuvent circuler ou continuer à assurer le transport. Dans ce cas, le Chemin de fer, à moins qu'il ne juge préférable de transborder le chargement, demande les instructions de l'expéditeur en ce qui concerne le sort à réserver à la marchandise. Si la marchandise est sujette à prompt détérioration, le Chemin de fer est en droit de la vendre au mieux, sans aucune formalité en avisant télégraphiquement l'expéditeur, aux frais de celui-ci. Lorsque le transbordement a lieu d'office ou à la demande de l'expéditeur ou lorsque la marchandise a été vendue, le Chemin de fer réclame les instructions du propriétaire du wagon en ce qui concerne celui-ci.

Les instructions du propriétaire ne sont pas demandées lorsque le Chemin de fer effectue à ses propres frais, par une opération de peu d'importance, les réparations nécessaires pour mettre le wagon en état de circuler ou le rendre utilisable.

Article 4.

Exclusion des remboursements, des débours et de la déclaration d'intérêt à la livraison.

§ 1. — Les envois de wagons de particuliers vides ne peuvent être grevés de remboursement ni de débours. Toutefois, le Chemin de fer a le droit de grever l'envoi du wagon des ports antérieurs et en général de tous les frais qu'il aurait engagés.

§ 2. — La déclaration d'intérêt à la livraison n'est pas admise pour le transport de wagons de particuliers vides.

Article 5.

Responsabilité.

§ 1. — Le Chemin de fer n'est responsable du dépassement des délais de livraison d'un wagon vide qu'envers le propriétaire du wagon.

Les délais de livraison cessent de courir pendant tout le séjour qu'entraîne l'avarie de ce wagon, empêchant de continuer le transport.

§ 2. — En cas de dépassement des délais de livraison pour les marchandises chargées

watnych, nie przyjmuje się odpowiedzialności za opóźniony zwrot wagonu.

§ 3. — Za zaginięcie lub uszkodzenie wagonu prywatnego albo za zaginięcie jego części składowych, kolej żelazna odpowiada tylko wobec jego właściciela.

§ 4. — W razie zaginięcia lub zniszczenia wagonu prywatnego kolej żelazna odpowiada tylko stosownie do warunków, zawartych w umowach o włączeniu wagonu lub w przepisach regulaminów i taryf.

§ 5. — W razie uszkodzenia wagonu prywatnego lub zaginięcia jego części składowych, kolej żelazna powinna sporządzić protokół, przewidziany w artykule 43 § 1 Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi. Jeżeli właściciel udowodni, że szkoda wynikła z winy kolei żelaznej, wówczas kolej żelazna, która włączyła wagon do swego taboru, powinna, z zastrzeżeniem podanych niżej postanowień, zwrócić właścicielowi, na jego żądanie, poniesione przez niego koszty naprawy wagonu, z wyłączeniem jakiegokolwiek dalszego odszkodowania.

§ 6. — Za zaginięcie lub uszkodzenie luźnych części składowych wagonu, kolej żelazna odpowiada tylko wtedy, gdy te części będą wypisane na obu bocznych ścianach wagonu a przy wagonach krytych wewnątrz tych wagonów. Kolej żelazna nie odpowiada za zaginięcie lub uszkodzenie luźnych narzędzi.

§ 7. — Kolej żelazna odpowiada za uszkodzenie naczyń z gliny, szkła, terrakoty itp. tylko wówczas, jeżeli szkody te pozostają w związku z innym uszkodzeniem wagonu, za które kolej żelazna odpowiada według wyżej zamieszczonych postanowień.

Również za uszkodzenie naczyń, pokrytych od wewnątrz (emalią, ebonitem itd.), odpowiada ona tylko wtedy, gdy na samym naczyniu są ślady zewnętrznego uszkodzenia, za które kolej żelazna ponosi odpowiedzialność.

§ 8. — Kolej żelazna nie odpowiada za uszkodzenie wagonu, spowodowane pożarem lub wybuchem.

§ 9. — Właściciel odpowiada za wszelkie szkody, wyrządzone kolei żelaznej lub osobom trzecim wskutek specjalnych urządzeń (do ogrzewania, chłodzenia itp.) i ich działania, przez przydzielonych dozorców, przez wiezione w wagonie materiały, potrzebne do działania tych urządzeń, wskutek niedostatecznie szczelnych zamknięć lub z powodu jakichkolwiek innych zdarzeń, wynikłych wskutek używania lub biegu wagonu. Właściciel nie odpowiada jednak, jeżeli szkoda powstała z winy kolei.

Kolej żelazna ma prawo żądać od właściciela zabezpieczenia zapłaty odszkodowań, któ-

dans les wagons de particuliers, il n'est pas assumé de responsabilité quant à la livraison tardive du wagon.

§ 3. — Le Chemin de fer n'est responsable de la perte ou des avaries survenues aux wagons de particuliers au de la perte de pièces de ces wagons qu'envers le propriétaire du wagon.

§ 4. — Le Chemin de fer n'est responsable de la perte ou de la démolition du wagon que conformément aux stipulations figurant dans les contrats d'immatriculation ou dans les dispositions réglementaires ou tarifaires.

§ 5. — En cas d'avarie d'un wagon de particulier ou de perte de pièces de ce wagon, le procès-verbal prévu par le § premier de l'article 43 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer est dressé par le Chemin de fer. Si le propriétaire établit que le dommage résulte de la faute du Chemin de fer et sous réserve des dispositions ci-après, il sera, sur sa demande, remboursé par le Chemin de fer immatriculateur des frais de réparation du wagon qu'il a engagés, à l'exclusion de toute autre indemnité.

§ 6. — En cas de perte ou de détérioration d'accessoires amovibles, le Chemin de fer n'est responsable que si ces accessoires sont inscrits sur les deux côtés du wagon ou, s'il s'agit d'un wagon couvert, à l'intérieur de celui-ci. Le Chemin de fer n'assume aucune responsabilité pour la perte ou l'avarie d'agès d'outillage amovibles.

§ 7. — Le Chemin de fer n'est responsable des dommages survenus aux récipients en grès, verre, terre cuite, etc., que si ces dommages sont en corrélation avec une autre avarie du wagon qui soit à sa charge d'après les dispositions qui précèdent.

Il n'est pas non plus responsable des dommages survenus aux récipients comportant des revêtements intérieurs (émail, ébonite, etc.) lorsque le récipient même ne présente pas de trace d'avarie extérieure imputable au Chemin de fer.

§ 8. — Le Chemin de fer n'est pas responsable des dommages causés au wagon par incendie ou explosion.

§ 9. — Le propriétaire est responsable de tout dommage causé au Chemin de fer ou à des tiers, soit par les appareils spéciaux (appareils de chauffage, réfrigérants, etc.) et leur service, soit par l'admission d'un convoyeur, soit par les matières nécessaires au fonctionnement des appareils et se trouvant dans le wagon, soit par l'insuffisance de l'étanchéité des fermetures, soit par tout autre fait trouvant sa cause dans l'utilisation ou la circulation du wagon. Le propriétaire n'est pas responsable si les dommages sont dus à une faute du Chemin de fer.

Le Chemin de fer a la faculté d'exiger du propriétaire une caution en garantie du paie-

re miałby on uiścić kolei według powyższych postanowień.

Dla należności z tytułu tych szkód przysługuje kolei żelaznej prawo zastawu na wagonie prywatnym.

§ 10. — Za postój wagonu podczas okresowych czynności, połączonych z utrzymaniem wagonu, oraz podczas naprawy uszkodzeń właściciel nie może żądać żadnego odszkodowania.

§ 11. — Z reklamacjami i powództwami, opartymi na powyższych paragrafach, może występować tylko właściciel wagonu. Reklamacje i powództwa, oparte na §§ 4 do 10, mogą być kierowane tylko przeciwko kolei żelaznej, która włączyła wagon do swego taboru.

Artykuł 6.

Ogólne postanowienia.

Jeżeli powyższe przepisy nie zawierają odmiennych postanowień, to przy przewozie próżnych i ładownych wagonów prywatnych stosuje się postanowienia Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi (K. M. T.).

Załącznik VIII
(Artykuł 61 § 2)

REGULAMIN MIĘDZYNARODOWY DLA PRZEWOZU PRZESYŁEK EKSPRESOWYCH.

§ 1. — Za przesyłki ekspresowe uważa się tylko te towary, które przewożone są w sposób szczególnie szybki na warunkach taryfy międzynarodowej.

Jako przesyłki ekspresowe mogą być dopuszczone tylko takie towary, które bez trudności mogą być załadowane do wagonu bagażowego pociągów ruchu osobowego. Taryfy mogą jednak przewidywać odchylenia od tego przepisu.

§ 2. — Od przewozu wyłącza się towary wymienione w artykule 3 Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi. Przedmioty wymienione w Załączniku I do tej Konwencji lub towary wymienione w specjalnych umowach, zawartych w myśl artykułu 4 § 2 Konwencji, dopuszcza się do przewozu, jako przesyłki ekspresowe na warunkach, przewidzianych w Załączniku I lub w tych specjalnych umowach, jeżeli przedmioty te mogą być przyjmowane do przewozu jako przesyłki pospieszne. O tym, czy inne towary mogą być również wyłączone od przewozu lub dopuszczone do przewozu pod pewnymi warunkami jako przesyłki ekspresowe, stanowią taryfy.

ment des indemnités que ce propriétaire serait tenu de payer au Chemin de fer en vertu des dispositions précédentes.

Pour les créances du chef de ces dommages, le Chemin de fer a les droits d'un créancier gagiste sur le wagon de particulier.

§ 10. — Pour le chômage du wagon pendant les opérations périodiques d'entretien ainsi que pendant la réparation des avaries, le propriétaire ne peut faire valoir aucun droit à une indemnité.

§ 11. — Les réclamations et actions fondées sur les paragraphes ci-dessus ne peuvent être introduites que par le propriétaire du wagon; les réclamations et actions fondées sur les §§ 4 à 10 ne peuvent être introduites que contre le Chemin de fer qui a immatriculé ce wagon.

Article 6.

Dispositions générales.

En tant que les prescriptions qui précèdent ne s'y opposent pas, les dispositions de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer (C. I. M.) sont applicables au transport des wagons de particuliers vides et chargés.

Annexe VIII
(Article 61, § 2)

RÈGLEMENT INTERNATIONAL CONCERNANT LE TRANSPORT DES COLIS EXPRESS.

§ 1. — Ne sont considérées comme colis express que des marchandises transportées d'une manière particulièrement rapide aux conditions d'un tarif international.

Ne peuvent être admises comme colis express que les marchandises qui peuvent normalement être chargées dans le fourgon des trains de voyageurs. Toutefois les tarifs peuvent prévoir des dérogations à cette règle.

§ 2. — Sont exclues du transport les marchandises désignées à l'article 3 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer. Les objets énumérés dans l'Annexe I à ladite Convention ou ceux qui sont visés par les accords particuliers conclus en vertu des dispositions du § 2 de l'article 4 de ladite Convention, sont admis au transport comme colis express dans les conditions prévues par ladite Annexe ou par lesdits accords, pour autant qu'ils peuvent être acceptés au transport en grande vitesse. Les tarifs déterminent si d'autres marchandises peuvent également être exclues du transport ou être admises sous certaines conditions.

§ 3. — Przesyłki ekspresowe mogą być nadawane do przewozu za innym dokumentem przewozowym, aniżeli list przewozowy, przewidziany w artykule 6 § 1 Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi. Wzór, jaki ma być używany, oraz dane, jakie mogą lub muszą być w nim zamieszczone, określa taryfa. W każdym razie dokument ten powinien zawierać następujące dane.

a) oznaczenie stacji nadania i przeznaczenia;

b) nazwisko i adres nadawcy i odbiorcy;

c) ilość sztuk, rodzaj opakowania oraz oznaczenie rodzaju towaru;

d) wyszczególnienie dokumentów dołączonych dla wypełnienia formalności wymaganych przez władze celne, podatkowe, skarbowe, policyjne i inne władze administracyjne.

§ 4. — Nadawca jest odpowiedzialny za ścisłość wskazań i oświadczeń, wpisanych do dokumentu przewozowego przez niego samego lub przez kolej żelazną stosownie do jego wskazań; ponosi on wszelkie następstwa, wynikające z tego, że te wskazania lub oświadczenia są niezgodne z rzeczywistością, nieścisłe lub niedostateczne.

§ 5. — Przesyłki ekspresowe należy przewozić szybkimi środkami przewozowymi w ciągu terminów, przewidzianych w taryfach. Terminy dostawy powinny być w każdym razie krótsze od najkrótszych terminów dostawy, przewidzianych w Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi.

§ 6. — Taryfy mogą przewidywać również i inne odchylenia od postanowień Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi, aniżeli te, które wyżej wyszczególniono; nie mogą one jednak wprowadzać odchylenia od postanowień artykułów 26, 27, 28, 29, 31, 32 oraz 36 do 46 włącznie tejże Konwencji.

Jeżeli powyższe przepisy lub postanowienia taryf nie sprzeciwiają się temu, stosuje się przy przewozie przesyłek ekspresowych postanowienia Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi (K. M. T.).

Zaznajomiwszy się z powyższą konwencją i jej załącznikami, stwierdziwszy, że właściwe władze polskie i gdańskie powzięły wszystkie niezbędne konstytucyjne zarządzenia dla zapewnienia wykonania tej konwencji i jej załączników, uznaliśmy je i uznajemy za słuszne w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej i za Wolne Miasto Gdańsk zarówno w całości, jak i każde z postanowień w nich zawartych; oświadczamy, że powyższa konwencja wraz z wyżej wymienionymi załącznikami jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona i przymierzamy, że będzie niezmiennie zachowywana.

§ 3. — Les colis express peuvent être remis au transport avec un document autre que la lettre de voiture prévue au § 1 de l'article 6 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer. Le formulaire à utiliser et les mentions qui doivent ou peuvent y être portées sont déterminés par le tarif. En tout cas ce document doit contenir les indications suivantes:

a) la désignation des gares expéditrice et destinataire;

b) le nom et l'adresse de l'expéditeur et du destinataire;

c) le nombre des colis, la description de l'emballage et la désignation de la nature des marchandises;

d) la désignation des documents joints pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives.

§ 4. — L'expéditeur est responsable de l'exactitude des mentions et déclarations inscrites soit par lui-même, soit selon ses indications par le Chemin de fer, dans le document de transport; il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces mentions ou déclarations seraient irrégulières, inexactes ou incomplètes.

§ 5. — Les colis express doivent être transportés par des moyens rapides dans les délais prévus aux tarifs. Les délais de livraison doivent en tout cas être plus réduits que les plus courts prévus dans la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer.

§ 6. — Les tarifs peuvent aussi prévoir des dérogations aux dispositions de la Convention précitée, autres que celles qui sont spécifiées ci-dessus; il ne peut toutefois pas être apporté de dérogations aux dispositions des articles 26, 27, 28, 29, 31, 32 et 36 à 46 inclus de ladite Convention.

En tant que les prescriptions qui précèdent et celles des tarifs ne s'y opposent pas, les dispositions de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer (C. I. M.) sont applicables au transport des colis express.

Après avoir vu et examiné lesdites Convention et Annexes, après avoir constaté que les autorités compétentes polonaises et celles de la Ville Libre de Dantzig ont pris toutes les mesures constitutionnelles nécessaires pour assurer l'exécution de ces Convention et Annexes, Nous les avons approuvées 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 et déclarons que la Convention et les Annexes susmentionnées sont acceptées, ratifiées et confirmées et promettons qu'elles seront inviolablement observées.

Na dowód czego, wydaliśmy Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej.

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

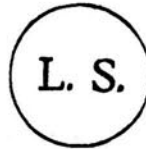
W Warszawie, dnia 19 listopada 1935 r.

A Varsovie, le 19 novembre 1935.



(—) I. Mościcki

Prezes Rady Ministrów:
(—) Marian Zyndram-Kościałkowski
Minister Spraw Zagranicznych:
(—) Beck



(—) I. Mościcki

Le Président du Conseil des Ministres:
(—) Marian Zyndram-Kościałkowski
Le Ministre des Affaires Étrangères:
(—) Beck

643

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 27 grudnia 1937 r.

w sprawie złożenia przez Polskę i inne państwa dokumentów ratyfikacyjnych konwencji międzynarodowej z dnia 23 listopada 1933 r. o przewozie towarów kolejami żelaznymi.

I.

Podaje się niniejszym do wiadomości: a) że zgodnie z art. 63 konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi (K. M. T.), podpisanej w Rzymie dnia 23 listopada 1933 r., został złożony Rządowi Szwajcarskiemu w dniu 11 lutego 1936 r. w imieniu Rządu Polskiego i za W. M. Gdańsk dokument ratyfikacyjny powyższej konwencji; b) że konferencja zwołana zgodnie ze wspomnianym artykułem konwencji dla ustalenia daty jej wejścia w życie postanowiła, iż § 3 art. 60 i załącznik VI tej konwencji wchodzi w życie dnia 1 stycznia 1938 r., a inne jej postanowienia wchodzi w życie dnia 1 października 1938 r.

II.

Równocześnie podaje się do wiadomości, zgodnie z komunikatami Rządu Szwajcarskiego, że w wykonaniu postanowień art. 63 wspomnianej konwencji zostały dotychczas złożone Rządowi Szwajcarskiemu dokumenty ratyfikacyjne tej konwencji w imieniu rządów: Austrii, Szwecji, Niemiec, Norwegii, Węgier, Włoch, Danii, W. Ks. Luksemburskiego, Francji, Estonii, Holandii, Belgii, Łotwy, Szwajcarii, Czechosłowacji, Jugosławii i Rumunii.

Minister Spraw Zagranicznych: Beck

644

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 15 grudnia 1937 r.

o zmianach w wykazach A i B do polsko-niemieckiego porozumienia z dnia 17 maja 1934 r. w sprawie dróg celnych i innych przejść granicznych.

Podaje się niniejszym do wiadomości, że wykazy A i B, dołączone do polsko-niemieckiego porozumienia w sprawie dróg celnych i innych przejść granicznych, podpisanego dnia 17 maja 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr 61, poz. 518), zmienione protokołem polsko-niemieckim z dnia 30 sierpnia 1935 r. o przejściach granicznych

i drogach celnych (Dz. U. R. P. Nr 94, poz. 590), zostały zmienione na podstawie artykułu 3 wspomnianego porozumienia z dnia 17 maja 1934 r. oraz punktu 2 wymienionego protokołu z dnia 30 sierpnia 1935 r. i otrzymują z dniem 1 stycznia 1938 r. następujące brzmienie: