



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ἐν Ἀθήναις
τῇ 5 Ἰανουαρίου 1956

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΩΝ

Ἀριθμὸς φύλλου 4

ΝΟΜΟΣ ὑπ' ἀρ.θ. 3482.

Περὶ κυρώσεως τῶν ἀπὸ 25 Ὀκτωβρίου 1952 Διεθνῶν Συμβάσεων, τῶν ἀφορώσων τὰς διεθνεῖς διὰ τοῦ σιδηροδρόμου μεταφορὰς ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν (CIV) καὶ ἐμπορευμάτων (CIM), τοῦ σχετικοῦ αὐταῖς Προσθέτου Πρωτοκόλλου ἀπὸ 11 Ἀπριλίου 1953 καὶ τοῦ Κανονισμοῦ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου τῶν διὰ σιδηροδρόμου διεθνῶν μεταφορῶν.

ΠΑΥΛΟΣ
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Ψηφισάμενοι ὁμοφώνως μετὰ τῆς Βουλῆς, ἀποφασίζομεν καὶ διατάσσομεν :

Ἄρθρον 1.

Κυροῦνται καθ' ὅλα αὐτῶν τὰ μέρη :

1) Αἱ μεταξὺ τῶν Κρατῶν Αὐστρίας, Βελγίου, Βουλγαρίας, Δανίας, Ἰσπανίας, Φιλλανδίας, Γαλλίας, Ἑλλάδος, Οὐγγαρίας, Ἰταλίας, Λιχτενστάιν, Λουξεμβούργου, Νορβηγίας, Ὀλλανδίας, Πολωνίας, Πορτογαλίας, Ρουμανίας, Σουηδίας, Ἑλβετίας, Τσεχοσλοβακίας, Τουρκίας, Γιουγκοσλαβίας, Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγ. Βρετανίας καὶ Βορ. Ἰρλανδίας, Ἰράκ, Ἰράν, Λιβάνου καὶ Συρίας συναφθεῖσαι ἐν Βέρνην τὴν 25ην Ὀκτωβρίου 1952 Διεθνεῖς Συμβάσεις, ἀφορῶσαι :

α) Τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν σιδηροδρομικῶς (CIV) ἐξ ἄρθρων 67, μετὰ πρωτοκόλλου ὑπογραφῆς καὶ Παραρτήματος I, διαλαμβάνοντος ὑποδείγματα δελτίων ἀποσκευῶν, Παραρτήματος II (περὶ οὗ ἡ παράγραφος 3 τοῦ παρόντος ἄρθρου), περὶ τοῦ Κανονισμοῦ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου τῶν διὰ τοῦ σιδηροδρόμου διεθνῶν μεταφορῶν, Παραρτήματος III, περὶ τοῦ Καταστατικοῦ τῆς Ἐπιτροπῆς Ἀναθεωρήσεως καὶ Παραρτήματος IV, περὶ τοῦ Κανονισμοῦ διαιτησίας.

β) Τὴν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων σιδηροδρομικῶς (CIM) ἐξ ἄρθρων 68, μετὰ πρωτοκόλλου ὑπογραφῆς καὶ Παραρτήματος I (περὶ οὗ τὸ ἄρθρον δεύτερον), περὶ τῶν ὑπὸ ὄρους μεταφερομένων ὑλῶν καὶ ἀντικειμένων, Παραρτήματος II, διαλαμβάνοντος ὑποδείγματα φορτωτικῆς, Παραρτήματος III, ἀφορῶντος τὴν ἔλλειψιν ἢ ἐλαττωματικότητα τῆς συσκευασίας, Παραρτήματος IV, περὶ τροποποιήσεως τοῦ συμβολαίου μεταφορᾶς, Παραρτήματος V (περὶ οὗ ἡ κάτωθι παράγρ. 3), περὶ τοῦ Κανονισμοῦ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου τῶν διὰ τοῦ σιδηροδρόμου διεθνῶν μεταφορῶν, Παραρτήματος VI, περὶ τοῦ Καταστατικοῦ τῆς Ἐπιτροπῆς Ἀναθεωρήσεως καὶ τῶν Ἐπιτροπῶν Ἐμπειρογνομόνων, Παραρτήματος VII (περὶ οὗ τὸ ἄρθρον δεύτερον), περὶ Διεθνούς Κανονισμοῦ, ἀφορῶντος τὴν μεταφορὰν τῶν ἰδιωτικῶν φορτηγῶν, Παραρτήματος VIII (περὶ οὗ τὸ ἄρθρον δεύτερον), περὶ Διεθνούς Κανονισμοῦ, ἀφορῶντος τὴν μεταφορὰν τῶν ἐμπορευματοκιβωτίων, Παραρτήματος IX, περὶ Διεθνούς Κανονισμοῦ ἀφορῶντος τὴν μεταφορὰν τῶν μικρῶν δεμάτων καὶ Παραρτήματος X, περὶ Κανονισμοῦ διαιτησίας.

2) Τὸ εἰς τὰς ἀνωτέρω Διεθνεῖς Συμβάσεις CIV καὶ CIM Πρόσθετον Πρωτόκολλον τῆς 11ης Ἀπριλίου 1953.

3) Ὁ Κανονισμὸς ὁ ἀφορῶν τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν διεθνῶν μεταφορῶν διὰ τοῦ σιδηροδρόμου (ὡς Παράρτημα II τῆς CIV καὶ Παράρτημα V τῆς CIM).

Τὰ καίμενα τῶν ὡς ἄνω Συμβάσεων, Προσθέτου Πρωτοκόλλου καὶ Κανονισμοῦ ἔπονται ἐν πρωτοτύπῳ εἰς τὴν γαλλικὴν καὶ ἐν μεταφράσει εἰς τὴν Ἑλληνικὴν.

Ἄρθρον 2.

Τὰ Παραρτήματα I, VII καὶ VIII τῆς Διεθνούς Συμβάσεως CIM, τῆς ἀφορώσης τὴν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων σιδηροδρομικῶς, ἅτινα θὰ ἐκπονηθῶσι κατὰ τὴν ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 67, παράγρ. 4 τῆς συμβάσεως ταύτης προβλεπομένην διαδικασίαν, κυρωθήσονται δι' ἀποφάσεως τοῦ ἀρμοδίου ἐν προκειμένῳ Ὑπουργοῦ τῶν Συγκοινωνιῶν.

Ἡ διαδικασία αὕτη κυρώσεως θέλει ἰσχύη ἐφ' ἐξῆς διὰ πᾶσαν μελλοντικὴν ἀναθεώρησιν τῶν ὡς ἄνω Παραρτημάτων, ὡς καὶ διὰ πᾶσαν ἀναθεώρησιν, κατὰ τὸ μεταξὺ δύο ἐπαλλήλων ἀναθεωρητικῶν διασκέψεων μετολαβοῦν διάστημα καὶ κατὰ τὴν ἐν ἄρθροισι 66, παράγρ. 3 τῆς CIV καὶ 67, παράγρ. 3 τῆς CIM διαγραφομένην εἰδικὴν διαδικασίαν, τῶν ἐν τοῖς ἄρθροισι τούτοις καθοριζομένων ἄρθρων καὶ παραρτημάτων τῶν συμβάσεων.

Ἡ ἰσχὺς τοῦ παρόντος νόμου ἄρχεται ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεώς του εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Ὁ παρὼν Νόμος ψηφισθεὶς ὑπὸ τῆς Βουλῆς καὶ παρ' Ἡ-

μῶν σήμερον κυρωθεὶς, δημοσιευθήτω διὰ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως καὶ ἐκτελεσθήτω ὡς νόμος τοῦ Κράτους.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 30 Δεκεμβρίου 1955

ΠΑΥΛΟΣ

Β.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΠΙ ΤΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΕΠΙ ΤΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΣΠ. ΦΕΟΤΟΚΗΣ

Δ. ΔΑΒΑΚΗΣ

Ἐδωρήθη καὶ ἐτέθη ἡ μεγάλη τοῦ Κράτους σφραγίς.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 31 Δεκεμβρίου 1955

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Κ. ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΣ

A. CAF.

CONVENTION INTERNATIONALE

concernant
le transport des marchandises par chemins de fer
(C.I.M.)

LES PLENIPOTENTIAIRES SOUSSIGNES

ayant reconnu la nécessité de réviser la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer signée à Rome le 23 novembre 1933, 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, sous réserve des exceptions prévues aux paragraphes suivants, 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.

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

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

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

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

Article 2

Dispositions relatives aux transports mixtes

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

2. Les entreprises de ces lignes sont soumises à

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

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

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

4. Pour les transports internationaux empruntant à la fois des chemins de fer et des services de transport autres que ceux qui sont définis au § 1, les chemins de fer peuvent établir en commun avec les entreprises de transport intéressées, des dispositions tarifaires appliquant un régime juridique différent de celui de la présente Convention, afin de tenir compte des particularités de chaque mode de transport. Ils peuvent, dans ce cas, 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, sous réserve des dérogations prévues à l'article 4, § 2:

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

b) les objets qui, par leurs dimensions, leur poids ou leur conditionnement, ne se prêteraient pas au transport demandé, en raison des installations ou du matériel, ne fût-ce que de l'un des chemins de fer à emprunter;

c) les objets dont le transport est interdit, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;

d) les matières et objets exclus du transport en vertu de l'Annexe 1 à la présente Convention.

Article 4.

Objets admis au transport sous certaines conditions.

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

a) les matières et objets désignés dans l'Annexe 1 à la présente Convention sont admis sous les conditions qui y sont fixées;

b) les transports funèbres sont admis sous les conditions suivantes:

1o 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;

2o les frais de transport sont obligatoirement payés au départ;

3o 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;

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

par l'expéditeur, compétent notamment pour assurer le graissage;

d) les animaux vivants sont admis dans les conditions ci-après;

1o les envois d'animaux vivants doivent être accompagnés d'un convoyeur fourni par l'expéditeur, à moins qu'il ne s'agisse d'animaux de petite taille remis au transport dans des cages, caisses, paniers, etc., bien clos; toutefois, l'accompagnement n'est pas exigé en cas d'exceptions prévues par des tarifs internationaux ou par des accords intervenus entre chemins de fer;

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

e) les objets dont le transport présente, de l'avis du chemin de fer, des difficultés spéciales en raisons des installations ou du matériel ne fût-ce que de l'un des chemins de fer empruntés, ne sont admis que sous des conditions techniques ou d'exploitation particulières, déterminées dans chaque cas par le chemin de fer. Ces transports peuvent être soumis à des délais de livraison spéciaux fixés par le chemin de fer lors de la conclusion du contrat de transport.

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

Lorsque des accords de ce genre admettent au transport des matières et objets qui en sont exclus par les prescriptions de l'Annexe 1, 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 session de la Commission d'experts les dispositions de l'accord ayant trait à cette admission, à moins que ces dispositions n'aient déjà été examinées et écartées par la Commission.

Les chemins de fer peuvent aussi, au moyen de clauses insérées dans leurs tarifs, soit admettre certains objets exclus du transport par la présente Convention, soit adopter des conditions moins rigoureuses que celles qui sont prévues par l'Annexe 1 pour les matières et objets admis conditionnellement par celle-ci.

Article 5.

Obligation pour le chemin de fer de transporter.

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

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

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

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

§ 2. Le chemin de fer n'est tenu d'accepter les objets dont le chargement, le transbordement ou le déchargement 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. Les envois doivent être expédiés dans l'ordre de

leur acceptation au transport sauf le cas prévu au § 5.

§ 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 sans délai portées à la connaissance du public et des chemins de fer, à charge pour eux d'en informer les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

S'il apparaît que la durée d'application des mesures doive excéder un mois, communication en sera faite à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer qui les notifiera aux autres Etats.

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

TITRE II.

DU CONTRAT DE TRANSPORT

CHAPITRE PREMIER

Forme et conditions du contrat de transport.

Article 6.

Teneur et forme de la lettre de voiture.

1. L'expéditeur doit présenter pour toute expédition internationale soumise à la présente Convention une lettre de voiture conforme au modèle prévu à l'Annexe II à la présente 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 lettres 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 être rédigée dans une des langues officielles du pays de départ. Des tarifs internationaux ou des accords entre chemins de fer peuvent prévoir si des traductions doivent être jointes et quelles doivent être ces traductions. A défaut, l'expéditeur doit joindre une traduction en français, en allemand ou en italien, à moins que les inscriptions ne soient rédigées dans une de ces trois langues.

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

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

4. Le choix du formulaire de lettre de voiture blanc ou du formulaire à bandes rouges indique si la marchandise est à transporter en petite ou en grande vitesse.

La demande de la grande vitesse sur une partie du parcours et de la petite vitesse sur l'autre partie n'est pas admise, sauf accord entre tous les chemins de fer intéressés.

5. Les mentions portées sur la lettre de voiture doivent être écrites ou imprimées en caractères indélébiles. Les lettres de voiture surchargées, 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. La lettre de voiture doit obligatoirement comporter les mentions suivantes:

a) le lieu et la date de l'établissement de la lettre de voiture;

b) la désignation 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 physique ou autre sujet de droit doit être indiqué comme destinataire. L'indication comme destinataire de la gare ou d'un agent de la gare destinataire n'est admise que si le tarif applicable le permet expressément. Les adresses n'indiquant pas le nom du destinataire, telles que «à l'ordre de...» ou «au porteur du publicata de la lettre de voiture», ne sont pas autorisées;

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

Les marchandises doivent être désignées: celles qui figurent dans l'Annexe 1, sous le nom qui leur est donné dans cette Annexe, les autres marchandises, lorsque l'expéditeur demande l'application d'un tarif déterminé, sous le nom qui leur est donné dans ce tarif, et dans tous les autres cas, sous la dénomination, correspondant à leur nature, usitée par le commerce dans l'Etat de départ.

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

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

g) l'énumération détaillée des pièces requises par les douanes et autres autorités administratives et qui sont jointes à la lettre de voiture ou mentionnées comme tenues à la disposition du chemin de fer dans une gare

désignée ou dans un bureau de douane ou de toute autre autorité;

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

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

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

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

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

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

e) le montant en chiffres et en lettres du remboursement et des débours conformément à l'article 19;

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

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

h) la mention que le destinataire a le droit de modifier le contrat de transport; cette mention, à inscrire dans la case: «Déclaration pour l'accomplissement...» doit avoir le libellé suivant: «Destinataire autorisé à donner des ordres ultérieurs».

8. 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.

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

a) des marchandises qui, en raison de leur nature, ne peuvent pas être chargées en commun sans inconvénients;

b) des marchandises dont le chargement incombe pour partie au chemin de fer et pour partie à l'expéditeur.

c) des marchandises dont le chargement en commun porterait atteinte aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives;

d) des marchandises admises au transport sous certaines conditions, lorsqu'il s'agit de matière et objets dont le chargement en commun ou avec d'autres marchandises est interdit en vertu de l'Annexe 1 à la présente Convention.

10. Une même lettre de voiture ne peut compren-

dre que le chargement d'un seul wagon, Toutefois avec une seule lettre de voiture peuvent être remis au transport:

a) les masses indivisibles et objets de dimensions exceptionnelles dont le chargement exige plus d'un wagon;

b) les envois chargés en plusieurs wagons, lorsque des dispositions particulières au trafic ou des tarifs internationaux l'autorisent pour la totalité du parcours.

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.....»;

«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 l'Etat où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer. Le chemin de fer ne peut cependant procéder à une vérification du contenu en cours de route qu'à la condition que cette opération soit commandée par les nécessités de l'exploitation ou par les règlements de douane ou d'autres autorités administratives.

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

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

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

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

a) en cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets exclus du transport en vertu de l'Annexe 1, la surtaxe est de trois francs par kg. de poids brut du colis entier;

b) en cas, soit de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets admis au transport sous certaines conditions en vertu de l'Annexe 1, soit d'inobservation des mesures de sécurité prescrites dans cette Annexe, la surtaxe est de deux francs par kg. de poids brut du colis entier;

c) En cas de désignation indiquant d'une manière irrégulière, inexacte ou incomplète la nature d'une expédition comprenant des marchandises autres que celles qui sont prévues sous lettres a) et b) du présent paragraphe, ou en général en cas de désignation pouvant, d'une manière quelconque, faire bénéficier l'envoi d'un tarif plus réduit que celui qui est effectivement applicable, la surtaxe est égale en double de la différence entre le prix de transport depuis le point de départ jusqu'au point de destination régulièrement applicable avec la désignation irrégulière, inexacte ou incomplète et celui qui aurait dû être perçu, si la désignation 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;

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

e) en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur, la surtaxe est égale à six fois le prix de 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;

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

7. La surtaxe à percevoir conformément au § 6 grève la marchandise transportée, quel que soit le lieu ou ont été constatés les faits qui la justifient.

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

9. La surtaxe n'est pas due :

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

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

c) en cas de surcharge occasionnée, au cours du transport, par des influences atmosphériques, s'il est prouvé que le chargement du wagon a été effectué conformément aux prescriptions en vigueur à la gare expéditrice;

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

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

10. 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 à faire connaître comment il entend disposer de l'excédent de charge.

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

La surcharge est taxée, pour le parcours effectué, d'après le prix de transport appliqué au chargement principal, avec la surtaxe prévue au § 6, s'il y a lieu; en cas de déchargement, les frais de cette opération sont perçus d'après le tarif des frais accessoires du chemin de fer qui l'effectue.

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

Article 8

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

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

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

tion 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 ou du nombre des colis a été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture.

§ 5. L'expéditeur doit présenter au chemin de fer en même temps que la lettre de voiture le duplicata conforme au modèle de l'Annexe 11 à la présente Convention.

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

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

Article 9

Tarifs. Interdiction d'accords particuliers.

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

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

Les majorations des 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. Toutefois.

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

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

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

§ 2. Les tarifs doivent faire connaître toutes les conditions spéciales aux divers transports et notamment 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 de l'article 6, § 4, et de l'article 11.

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

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

§ 3. Les tarifs doivent être appliqués à tous les intéressés d'une manière uniforme.

Tout accord particulier qui aurait pour effet d'accorder 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 aux œuvres de bienfaisance.

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

Article 10

Itinéraires et tarifs applicables.

§ 1. L'expéditeur peut prescrire, dans la lettre de voiture, l'itinéraire à suivre. Il ne peut la jalonner que par des points frontières et, le cas échéant, par des gares de transit entre chemins de fer.

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

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

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

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

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

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

b) que l'envoi n'ait pas à supporter des frais et délais de livraison supérieurs aux frais et délais calculés par l'itinéraire indiqué par l'expéditeur.

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

§ 5. L'expéditeur peut prescrire, dans la lettre de voiture, les tarifs à appliquer.

§ 6. Si les indications données par l'expéditeur ne suffisent pas à déterminer l'itinéraire ou les tarifs à

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

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

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

Article 11

Délais de livraison.

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

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

a) pour la grande vitesse:

1o délai d'expédition.....12 heures;
2o délai de transport, par fraction indivisible de 300 km de distance d'application des tarifs.....24 heures

b) pour la petite vitesse:

1o délai d'expédition.....24 heures;
2o délai de transport, par fraction indivisible de 200 km de distance d'application des tarifs..... 24 heures

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

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

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

b) pour les transports qui empruntent:
soit la mer ou les voies navigables intérieures par bac ou par bateau,
soit une route ne comportant pas de voie ferrée,
soit certains raccordements reliant deux lignes d'un même réseau ou de réseaux différents,
soit une ligne secondaire,
soit une ligne dont les rails n'ont pas l'écartement normal;

c) pour les transports qui sont taxés à des tarifs intérieurs spéciaux et exceptionnels à prix réduits;
d) à l'occasion de circonstances extraordinaires de nature à déterminer:

soit un développement anormal du trafic,
soit des difficultés anormales pour l'exploitation.

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

Les délais supplémentaires prévus sous § 4, lettre

d), doivent être publiés et ne peuvent entrer en vigueur avant leur publications.

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

§ 7. Le délai de livraison est suspendu :

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

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

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

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

4o les soins spéciaux à donner à l'envoi (soins à donner aux animaux, reglaçage, etc).

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

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

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

§ 8. Lorsque le délai de livraison doit prendre fin après l'heure de fermeture de la gare destinataire, l'expiration de ce délai est reportée 2 heures après l'heure d'ouverture de la gare qui suit l'expiration du délai de livraison.

En outre, pour les envois en grande vitesse, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche ou un jour férié légal et lorsque la gare destinataire n'est pas ouverte pour les envois en grande vitesse ce dimanche ou ce jour férié, l'expiration du délai de livraison est reportée au lendemain de ce dimanche ou de ce jour férié.

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

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

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

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

Article 12.

Etat de la marchandise. Emballage.

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

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

§ 4. L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences de l'absence d'emballage ou de son état défectueux. Il est tenu, notamment, de réparer le préjudice que le chemin de fer aurait subi de ce 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 prévu à l'Annexe III à la présente Convention. Dans ce cas, la lettre de voiture doit contenir mention de la déclaration générale remise à l'expéditrice.

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

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

b) la gare destinataire.

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

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

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

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

Article 13.

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

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

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

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

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

Le chemin de fer est responsable, au même titre qu'un commissionnaire, des conséquences de la perte, de la non-utilisation ou de l'utilisation irrégulière des pièces mentionnées sur la lettre de voiture et qui accompagnent ce document, ou 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 grèvent la marchandise.

CHAPITRE II.

Exécution du contrat de transport.

Article 14.

Remise au transport et chargement des marchandises.

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

§ 2. Le chargement incombe soit au chemin de fer, soit à l'expéditeur selon les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice, à moins que la présente Convention ne 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 aménagées, soit en wagons découverts bâchés, selon les prescriptions des tarifs internationaux, à moins que la présente Convention ne contienne d'autres prescriptions à cet égard. S'il n'y a pas de tarifs internationaux ou s'ils ne contiennent pas de dispositions à ce sujet, les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice s'appliquent sur tout le parcours.

Article 15

Formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives.

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

Toutefois, l'expéditeur, par une mention dans la lettre de voiture, ou le destinataire qui donne un ordre en vertu de l'article 22, § 1, lettre d), peut demander d'assister lui-même ou de se faire représenter par un mandataire désigné aux opérations prévues à l'alinéa précédent, pour fournir tous renseignements et présenter toutes observations utiles et, dans la limite

permise par les lois et règlements, de procéder au paiement des droits de douane et autres frais. Ni l'expéditeur, ni le destinataire, ni leur mandataire n'a 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 ou autres autorités administratives, une gare où les prescriptions en vigueur ne permettent pas d'accomplir ces formalités, ou bien s'il a prescrit, pour ces opérations, tout autre mode de procéder qui ne peut pas être exécuté, le chemin de fer opère de la façon qui lui paraît être la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit et fait connaître à l'expéditeur les mesures prises.

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

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

Le chemin de fer peut procéder comme il est 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 contre décharge, à la gare destinataire, la lettre de voiture et la marchandise.

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

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

§ 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 à l'article 30, § 1, le destinataire est autorisé à faire valoir en son propre nom vis-à-vis du chemin de fer, les droits qui résultent pour lui du contrat de transport, à condition d'exécuter préalablement les obligations que ce contrat lui impose.

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

Les réserves éventuelles formulées lors de la livraison de la marchandise ne sont d'aucun effet si elles ne sont pas acceptées par le chemin de fer.

Article 17.

Paieement des frais.

§ 1. Les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison) sont

payée soit par l'expéditeur, soit par le destinataire, conformément aux dispositions ci-dessous.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 3. L'inscription de mentions autres que celles indiquées au § 2 n'est pas admise.

§ 4. Les tarifs internationaux peuvent comporter, en matière de paiement des frais, des conditions spéciales.

§ 5. Les frais que l'expéditeur n'a pas pris à sa charge sont considérés comme mis à la charge du destinataire.

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

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

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

les indications du bulletin d'affranchissement est délivré à l'expéditeur contre restitution du reçu.

§ 9. Sauf dans le cas prévu au § 8, la gare expéditrice doit spécifier, dans le duplicata que dans la lettre de voiture, les frais perçus en port payé.

Article 18.

Rectification des perceptions.

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

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

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

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

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

Article 19.

Remboursements et débours.

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

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

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 l'article 6, § 7, lettre e).

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

§ 2. Il est perçu une taxe d'un dixième pour mille

de la somme déclarée, par fraction indivisible de 10 kilomètres. Le minimum de perception par envoi est de 1 franc par 100 kg. et de 10 francs si le poids de l'envoi excède 1000 kg.

Les tarifs peuvent réduire cette taxe et ce minimum de perception.

CHAPITRE III.

Modification du contrat de transport.

Article 21.

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

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

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

b) que la marchandise soit arrêtée en cours de route;

c) que la livraison de la marchandise soit ajournée;

d) que la marchandise livrée à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de voiture;

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

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

f) à l'établissement d'un remboursement;

g) à l'augmentation, à la diminution ou au retrait du remboursement;

h) à l'affranchissement du prix de transport et des autres frais selon les modalités prévues à l'article 17, § 2, lettres a) à e) inclus et g).

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

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

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

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

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

Tout ordre ultérieur donné par l'expéditeur sous

des formes autres que celles qui sont prescrites est nul.

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

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

§ 4. Le droit de modifier le contrat de transport s'éteint, même si l'expéditeur est muni du duplicata de la lettre de voiture:

a) lorsque la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou

b) lorsque celui-ci a fait valoir le droit résultant pour lui du contrat de transport conformément à l'article 16, § 3, ou

c) lorsque le destinataire est autorisé, conformément à l'article 22, à donner des ordres ultérieurs dès que l'envoi est entré dans le territoire douanier du pays destinataire.

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

Droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport.

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

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

Le destinataire peut ordonner:

a) que la marchandise soit arrêtée en cours de route;

b) que la livraison de la marchandise soit ajournée;

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

d) que les formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives s'exécuteront avec sa participation ou celle de son mandataire dans les conditions fixées à l'article 15, § 1.

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 23.

Exécution des ordres ultérieurs.

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

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

b) 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 règlement en vigueur sur l'un des territoires à parcourir, notamment au point de vue des prescriptions des douanes et autres autorités administratives;

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

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

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

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

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

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

§ 3. L'expéditeur ou le destinataire qui a donné l'ordre ultérieur est tenu de payer au chemin de fer tous les frais nés de l'exécution de cet ordre, à l'exception de ceux résultant d'une faute du chemin de fer.

Article 24.

Empêchements au transport.

§ 1. En cas d'empêchements au transport, il appartient au chemin de fer de décider s'il convient, dans l'intérêt de l'expéditeur, de lui demander des instructions, ou bien s'il est préférable de transporter d'office

la marchandise en modifiant l'itinéraire. Sauf faute de sa part, le chemin de fer est fondé à réclamer le prix de transport applicable par l'itinéraire emprunté et dispose des délais correspondants à cet itinéraire, même s'ils sont plus longs que par l'itinéraire primitif.

§ 2. S'il n'y a pas d'autre voie de transport ou si, pour d'autres motifs la continuation du transport n'est pas possible, le chemin de fer demande des instructions à l'expéditeur; toutefois, cette demande n'est pas obligatoire pour le chemin de fer dans le cas d'empêchement temporaire résultant des circonstances prévues à l'article 5, § 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 pour lui de payer au chemin de fer, suivant le cas, soit le prix du transport pour le parcours 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. L'expéditeur peut donner ses instructions soit à la gare expéditrice, soit à la gare où se trouve la marchandise. S'il modifie la désignation du destinataire ou de la gare destinataire ou s'il donne ses instructions à une gare autre que la gare expéditrice, il doit inscrire ses instructions sur le duplicata de la lettre de voiture qui doit être présenté.

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

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

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

§ 7. 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 plus bref délai possible.

§ 8. Si l'empêchement au transport intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport en vertu de l'article 22, le chemin de fer est tenu d'aviser ce destinataire; les dispositions des §§ 1, 2, 4, 6 et 7 sont par analogie applicables à ce destinataire. Celui-ci n'est pas tenu de présenter le duplicata de la lettre de voiture.

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

Article 25.

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 sans entremise de la gare expéditrice, soit par écrit, soit par télégraphe, quand il l'a demandé dans la lettre de voiture. Les frais de ces avis grèvent 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 avoir refusé la marchandise, le destinataire se présente pour en prendre livraison, elle 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 grèvent 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.

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

§ 2. Pour tout ce qui n'est pas prévu au § 1 et sous réserve des dispositions de l'article 44, 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 tenu à la disposition de l'expéditeur. Si le produit est inférieur aux frais grevant la marchandise, l'expéditeur doit payer la différence.

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

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

TITRE III.

RESPONSABILITE. ACTIONS NEES DU CONTRAT DE TRANSPORT.

CHAPITRE PREMIER

RESPONSABILITE.

Article 26.

Responsabilité collective edes chemin 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 aux stipulations de ce document, et assume les obligations qui en résultent sans préjudice des dispositions de l'article 43, § 3, concernant le chemin de fer destinataire.

Article 27.

Etendue de la responsabilité.

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

§ 2. Le chemin de fer est déchargé de cette respon-

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

§ 3. Compte tenu de l'article 28, § 2, le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après. :

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

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

c) opérations de chargement par l'expéditeur ou de déchargement par le destinataire en vertu des dispositions applicables ou d'accords conclus avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, ou d'accords conclus avec le destinataire;

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

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

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

f) transport d'animaux vivants;

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

Article 28.

Charge de la preuve.

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

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

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

Article 29.

Présomption en cas de réexpédition.

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

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

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

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

Article 30.

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

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

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

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

Article 31.

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

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

d'après le cours à la bourse, à défaut de cours, d'après le prix courant sur le marché, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle 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 35.

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

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

Article 32.

Restrictions de la responsabilité en cas de déchet de route.

§ 1. En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature, subissent généralement un déchet

de route par le seul fait du transport, le chemin de fer ne répond que de la partie du déchet de route qui dépasse la tolérance déterminée comme suit, quel que soit le parcours effectué :

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

Bois de réglisse, bois de teinture râpés ou moulus, champignons frais, laine légumes frais mastic frais, charbons et cokes, cornes et onglons, crins, cuirs, déchets de peaux, écorces, feuilles de tabac fraîches, fourrures, fruits frais, séchés ou cuits, graisses, houblon, os entiers ou moulus, peaux, poissons séchés, racines, savons et huiles concrètes, sel, soies de porc, tabac hâché tendons d'animaux, tourbe;

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

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

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

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

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

Article 33.

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

En cas d'avarie, le chemin de fer doit payer le montant de la dépréciation subie par la marchandise, sans autres dommages-intérêts. Ce montant est calculé en partant de l'indemnité qui serait due en cas de perte, par application de l'article 31, abstraction faite de la limitation à 100 francs par kg. de poids brut manquant, et en appliquant à cette indemnité un coefficient de réduction. Ce coefficient est égal au rapport entre la valeur, au lieu de destination, de la marchandise avariée et la valeur qu'aurait eue, en ce même lieu, la marchandise si elle n'avait pas été avariée pendant l'exécution du contrat de transport.

Toutefois l'indemnité ne peut dépasser :

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

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

Article 34.

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

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

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

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

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

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

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

Article 35.

Limitation de l'indemnité 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 de transport calculé d'après les conditions ordinaires (tarifs généraux), il peut limiter l'indemnité due à l'ayant droit en cas de dépassement du délai de livraison, de perte ou d'avarie.

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

Article 36.

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

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

Article 37.

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

Dans tous les cas où le dépassement du délai de livraison, la perte totale ou partielle ou l'avarie subis par la marchandise ont 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 31, 33, 34, 35 et 36 suivant le cas.

Article 38.

Intérêts de l'indemnité.

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

Article 39.

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.

Article 40.

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents.

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

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

CHAPITRE II.

Réclamations administratives. Actions judiciaires. Procédure et prescription en cas de litiges nés du contrat de transport.

Article 41.

Réclamations administratives.

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

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

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

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

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

Article 42.

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

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

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

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

a) à l'expéditeur jusqu'au moment où le destinataire a soit retiré la lettre de voiture, soit fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16, § 3, ou de l'article 22;

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

c) au destinataire ayant le droit de disposition, indiqué par l'expéditeur dans la lettre de voiture, à partir du moment où il a fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 22. Toutefois le droit d'exercer cette action est éteint dès que la lettre de voiture a été transmise au destinataire indiqué conformément à l'article 22, § 1, lettre c), ou dès que ce dernier a fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16, § 3.

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

Article 43.

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

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

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

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

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

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

§ 5. L'action judiciaire 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.

§ 6. L'action judiciaire 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.

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

Article 44.

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

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

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

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

Article 45.

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

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

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

a) si l'ayant droit fournit la preuve que le dommage

a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer;

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

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

1o si la perte ou l'avarie a été constatée avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit conformément à l'article 44;

2o si la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 44 n'a été omise que par la faute du chemin de fer;

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

1o qui immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise, la demande de constatation conformée à l'article 44 soit faite par l'ayant droit ;

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

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

Article 46.

Prescription de l'action née du contrat de transport.

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

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

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

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

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

d) d'une action fondée sur le cas de fraude prévu à l'article 39;

e) dans le cas prévu à l'article 29, § 1, de l'action fondée sur le contrat de transport antérieur à la réexpédition.

§ 2. La prescription court :

a) pour les actions en indemnité pour perte partielle, avarie ou dépassement du délai de livraison: du jour où la livraison a eu lieu;

b) pour les actions en indemnité pour perte totale: du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

c) pour les actions en paiement ou en restitution de prix de transport, de frais accessoires ou de surtaxe, ou pour les actions en rectification en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul:

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

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

3o s'il s'agit des sommes affranchies à l'aide d'un bulletin d'affranchissement: du jour où le chemin de fer remet à l'expéditeur le compte des frais prévu à l'article 17, § 8; à défaut de cette remise, le délai pour les créances du chemin de fer court à partir du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

d) pour les actions du chemin de fer en restitution

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;

c) pour les actions relatives aux remboursements prévus à l'article 19: du quarante-deuxième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

f) pour les actions en paiement d'un reliquat de vente: du jour de la vente;

g) pour les actions en paiement d'un supplément de droit réclamé par la douane: du jour de la réclamation de la douane.

h) dans tous les autres cas: du jour où le droit peut être exercé.

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

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

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

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

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

CHAPITRE III.

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

Article 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 ou 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.

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

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

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

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

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

Article 48.

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

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

a) le chemin de fer par le fait duquel le dommage a été causé en est seul responsable;

b) lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage 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) 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 participé au transport, proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

Article 49.

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

§ 1. Les règles énoncées dans l'article 48 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour dépassement du délai de livraison. Si le dépassement du délai de livraison 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 II sont partagés entre les différents chemins de fer qui ont pris part au transport de la manière suivante:

a) entre deux chemins de fer voisins:

1o le délai d'expédition est partagé par moitié;

2o le délai de transport est partagé proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs sur chacun des deux chemins de fer;

b) entre trois chemins de fer ou plus:

1o le délai d'expédition est partagé par moitié entre le chemin de fer expéditeur et le chemin de fer destinataire;

2o un tiers du délai de transport est partagé par parts égales entre tous les chemins de fer participants;

3o 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. Le temps écoulé entre la remise de la marchandise au chemin de fer et l'origine du délai d'expédition est attribué exclusivement au chemin de fer expéditeur.

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

Article 50.

Procédure de recours.

§ 1. Le chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 48 et 49 n'est jamais

habilité à contester le bien-fondé du paiement effectué par l'administration exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par l'autorité de justice après que l'assignation lui avait été dûment signifiée et qu'il avait été mis à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixe, selon les circonstances de fait, les délais impartis pour la signification et pour l'intervention.

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

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

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

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

Article 51.

Compétence pour les recours.

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

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

Article 52.

Accords au sujet des recours.

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

TITRE IV.

Dispositions diverses.

Article 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 contraaires insérées dans la Convention.

Article 55.

Exécution des jugements. Saisies et cautions.

§ 1. Lorsque les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent en vertu des dispositions de la présente Convention sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat intéressé. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur en raison du rejet de sa demande.

§ 2. Les créances engendrées par un transport international, au profit d'un chemin de fer sur un chemin de fer qui ne relève pas du même Etat que le pre-

mier, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat duquel relève le chemin de fer titulaire des créances saisies.

§ 3. Le matériel roulant du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au transport et appartenant au chemin de fer, tels que containers, agrès de chargement, bâches, etc. ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat.

Les conditions de l'insaisissabilité des wagons de particuliers sont fixées par l'Annexe VII.

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

Article 56.

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

§ 1. Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention ou ses annexes sont considérées comme se rapportant au franc or d'un poids de 10|31 de gramme au titre de 0,900.

§ 2. Le chemin de fer est tenu de publier les cours auxquels il effectue la conversion des prix de transport, des autres frais et des remboursements exprimés en unités monétaires étrangères, qui sont pays 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 chemin de fer.

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

a) de recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacun des chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres Etats et chemins de fer;

b) de recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux;

c) de faciliter, entre les divers chemins de fer, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux;

d) de tenter, à la demande d'un des Etats contractants ou d'une des entreprises de transport dont les lignes sont inscrites sur la liste des lignes prévue à l'offices ou sa médiation, soit de toute autre manière, en vue de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;

e) d'émettre, à la demande des parties en cause, Etats, entreprises de transport ou usagers, un avis consultatif sur des différends ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;

f) de collaborer au règlement de litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention par voie d'arbitrage;

g) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 67, quand il y a lieu.

§ 2. Un règlement spécial constituant l'Annexe V à la présente Convention détermine le siège, la com-

position et l'organisation de cet office, ainsi que ses moyens d'action. Il détermine en outre les conditions de fonctionnement et de surveillance. 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 des lignes soumises à la présente Convention. A cet effet, il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2.

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

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

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

Article 59.

Dispositions spéciales à certains transports. Dispositions complémentaires.

§ 1. Les transports des wagons de particuliers sont régis par les dispositions de l'Annexe VII.

§ 2. Pour le transport des containers, les dispositions de l'Annexe VIII doivent être appliquées.

§ 3. Pour le transport des colis express, les chemins de fer peuvent au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs convenir de certaines dispositions spéciales conformes à l'Annexe IX.

§ 4. Pour les transports énumérés ci-après:

- a) transports avec document de transport négociable,
 - b) transports à ne livrer que contre remise du duplicata de la lettre de voiture,
 - c) transports de journaux,
 - d) transports de marchandises destinées aux foires ou expositions,
 - e) transports d'après de chargement et de moyens de protection contre la chaleur et le froid pour les marchandises transportées,
- deux ou plusieurs Etats contractants, par des accords spéciaux ou les chemins de fer, au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs, peuvent convenir de certaines conditions adaptées à ces transports et dérogeant à la présente Convention; notamment un document de transport différent du modèle prévu à l'Annexe II à la présente Convention peut être prévu.

§ 5. Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains de fer participants publient 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 60.

Règlement des différends par voie d'arbitrage.

§ 1. Les litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application, d'une part, de la Convention, valable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel, et des dispositions complémentaires édictées par certains Etats contractants et, d'autre part, des accords spéciaux prévus à l'article 59, § 4, peuvent, à la demande des parties, être soumis à des tribunaux arbitraux dont la composition et la procédure font l'objet de l'Annexe X à la présente Convention.

§ 2. Toutefois, en cas de litige entre Etats, les dispositions de l'Annexe X ne lient pas les parties, qui peuvent déterminer librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3. A la demande des parties, la juridiction arbitrale peut être saisie:

- a) sans préjudice du règlement de différends en vertu d'autres dispositions légales,
 - 1o des litiges entre Etats contractants,
 - 2o des litiges entre Etats contractants d'une part et Etats non contractants d'autre part,
 - 3o des litiges entre Etats non contractants pourvu que, dans les deux derniers cas, la Convention soit applicable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel;
- b) des litiges entre entreprises de transport;
- c) des litiges entre entreprises de transport et usagers;
- d) des litiges entre usagers.

§ 4. Les conditions de la suspension et de l'interruption de la prescription des actions nées d'un contrat de transport international qui fait l'objet d'un recours à la procédure arbitrale instituée par le présent article sont déterminées par le droit national du tribunal ordinaire où l'action devrait être intentée.

§ 5. Les sentences rendues par les tribunaux arbitraux envers des entreprises de transport ou des usagers sont exécutoires dans chacun des Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu.

TITRE V.

Dispositions Exceptionnelles.

Article 61.

Déroations temporaires.

§ 1. Si la situation économique et financière d'un Etat est de nature à provoquer de graves difficultés pour l'application des dispositions du titre III, chapitre III, de la Convention, chaque Etat pourra, soit par des dispositions insérées dans les tarifs, soit par des actes de la puissance publique, tels que des autorisations générales ou particulières données aux administrations de chemin de fer, déroger aux dispositions des articles 17, 19 et 21 de la Convention en décidant pour certains trafics:

- a) que les expéditions au départ de cet Etat devront être affranchies:
 - 1o soit jusqu'à ses frontières,
 - 2o soit au moins jusqu'à ses frontières;
- b) que les expéditions à destination de cet Etat devront être affranchies au départ:
 - 1o soit au moins jusqu'à ses frontières pour autant que l'Etat expéditeur n'a pas à recourir à la restriction visée sous a) 1o,
 - 2o soit au plus jusqu'à ses frontières;
- c) que les expéditions soit en provenance soit à destination de cet Etat ne pourront être grevées d'aucun

remboursement et que les débours ne seront pas admis, ou que les remboursements et les débours ne seront admis que dans certaines limites;

d) qu'il ne sera pas permis à l'expéditeur de modifier le contrat de transport en ce qui concerne le pays destinataire, l'affranchissement et le remboursement.

§ 2. Sous les mêmes conditions, les Etats pourront par des autorisations générales ou particulières données aux administrations de chemins de fer, déroger aux dispositions des articles 17, 19, 21 et 22 de la Convention en décidant, dans leurs relations réciproques:

a) que les règles du paiement des frais seront spécialement fixées après accord entre les chemins de fer intéressés à ces règles.

Ces règles ne pourront pas contenir de modalités non prévues à l'article 17;

b) que certaines demandes de modifications au contrat de transport ne seront pas admises.

§ 3. Les mesures prises en conformité des §§ 1 et 2 seront communiquées à l'Office central.

Les mesures énumérées au § 1 entreront en vigueur au plus tôt à l'expiration d'un délai de huit jours à compter de la date de la lettre par laquelle l'Office central aura notifié la mesure aux autres Etats.

Les mesures énumérées au § 2 entreront en vigueur au plus tôt à l'expiration d'un délai de deux jours à compter de la date de leur publication dans les Etats intéressés.

§ 4. Les envois en cours de route ne seront pas affectés par les dites mesures.

Article 62.

Responsabilité en trafic fer-mer.

§ 1. Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, § 1, chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises à la Convention, ajouter l'ensemble des causes d'exonération énoncées ci-après à celles prévues à l'article 27.

Le transporteur ne peut s'en prévaloir que s'il fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement de la marchandise à bord du navire jusqu'à son déchargement du navire.

Ces causes d'exonération sont les suivantes:

a) actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

b) innavigabilité du navire, à condition que le transporteur fasse la preuve que cette innavigabilité n'est pas imputable à un manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état de navigabilité ou à lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où la marchandise est chargée de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation de la marchandise;

c) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés;

d) périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables;

e) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

f) chargement de la marchandise sur le pont du navire, à condition qu'elle ait été chargée sur le pont avec le consentement de l'expéditeur donné dans la lettre de voiture, et qu'elle ne soit pas sur wagon.

Les causes d'exonération ci-dessus ne suppriment ni

ne diminuent en rien les obligations générales du transporteur, et notamment son obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité ou pour lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou pour approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où la marchandise est chargée, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation de la marchandise.

Lorsque le transporteur fait valoir les causes d'exonération qui précèdent, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que le dépassement du délai de livraison, la perte ou l'avarie est dû à une faute du transporteur, du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés, faute autre que celle prévue sous lettre a).

§ 2. Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste mentionnée à l'article premier, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises.

En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats, l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

§ 3. Les mesures prises en conformité du présent article sont communiquées à l'Office central. Elles entreront en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de la lettre par laquelle l'Office central aura notifié ces mesures aux autres Etats.

Les envois en cours de route ne seront pas affectés par les dites mesures.

TITRE VI.

Dispositions Finales.

Article 63.

Signature.

La présente Convention, dont les Annexés font partie intégrante, demeure ouverte jusqu'au 1er mars 1953 à la signature des Etats qui ont été invités à se faire représenter à la Conférence ordinaire de révision.

Article 64.

Ratifications. Mise en vigueur.

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement suisse.

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze Etats, le Gouvernement suisse se mettra en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la Convention en vigueur.

Article 65.

Adhésion à la Convention.

§ 1. Tout Etat non signataire qui veut adhérer à la présente Convention adresse sa demande au Gouvernement suisse, qui la communique à tout les Etats contractants avec une note de l'Office central sur la situation des chemins de fer de l'Etat demandeur au point de vue des transports internationaux.

§ 2. A moins que dans les six mois à compter de la date de cet avis, deux Etats au moins n'aient notifié leur opposition au Gouvernement suisse, la demande est admise de plein droit et avis en est donné par le Gouvernement suisse à l'Etat demandeur et à tous les Etats contractants.

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

§ 3. Toute admission produit ses effets au mois

après la date de l'avis envoyé par le Gouvernement suisse, ou si, à l'expiration de ce délai, la Convention n'est pas encore en vigueur, à la date de la mise en vigueur de celle-ci.

Article 66.

Durée de l'engagement des Etats contractants.

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

La Convention est valable, pour tout Etat contractant, jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra sa mise en vigueur. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an à l'avance au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats contractants.

A défaut de notification dans le délai indiqué, l'engagement sera prolongé de plein droit pour une période de trois années, et ainsi de suite, de trois ans en trois ans, à défaut de dénonciation un an au moins avant le 31 décembre de la dernière année de l'une des périodes triennales.

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

Article 67.

Révision de la Convention.

§ 1. Les délégués des Etats contractants se réunissent pour la révision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur de la présente Convention.

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

D'entente avec la majorité des Etats contractants, le Gouvernement suisse invite aussi des Etats non contractants.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister à la Conférence des représentants:

a) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport;

b) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport.

La participation aux débats de délégations des Etats non contractants ainsi que des organisations internationales mentionnées au quatrième alinéa sera réglée pour chaque Conférence dans le règlement des délibérations.

D'entente avec la majorité des Gouvernements des Etats contractants, l'Office central peut, avant les Conférences de révision ordinaires et extraordinaires, convoquer des Commissions pour l'examen préliminaire des propositions de révision. Les dispositions de l'Annexe VI sont applicables par analogie à ces Commissions.

§ 2. La mise en vigueur de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une Conférence de révision emporte abrogation de la Convention antérieure même à l'égard des Etats contractants qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

§ 3. Dans l'intervalle des conférences de révision les articles 3, 4, 6, 13, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 47, 48, 49, 52 et les Annexes II, III, IVa, IVb, IX et X peuvent être tenus à jour par une Commission de révision. L'organisation et le fonctionnement de cette Commission font l'objet de l'Annexe VI à la présente Convention.

Les décisions de la Commission de révision sont notifiées immédiatement aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans les trois mois à partir du jour de la notification, cinq Gouvernements au moins n'aient formulé des objections. Elles entrent en vigueur le premier jour du sixième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central les a portées à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification des décisions.

§ 4. En vue d'adapter aux besoins.

a) les prescriptions relatives aux matières et objets exclus du transport ou admis au transport sous certaines conditions (Annexe I),

b) le Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (Annexe VII) et.

c) le Règlement international concernant le transport des containers (Annexe VIII), il est institué des Commissions d'experts, dont l'organisation et le fonctionnement font l'objet d'un statut qui forme l'Annexe VI à la présente Convention.

Les décisions des Commissions d'experts sont communiquées immédiatement aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées à moins que, dans le délai de trois mois, calculé dès le jour de la notification, cinq au moins des Gouvernements des Etats contractants n'aient formulé des objections. Ces décisions entrent en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit celui 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 68.

Textes de la Convention. Traductions officielles.

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

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

En cas de divergence, le texte français fait foi.

En foi de quoi, les plénipotentiaires ci-après munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

Fait à Berne, le vingt-cinq octobre mil neuf cent cinquante-deux, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Pour l'Autriche :

Dr. SMETANA

Pour la Belgique :

VTE DE LANTSHEERE

Pour la Bulgarie :

B. TZVETKOU

Pour le Danemark :

TH. JENSEN

Pour l'Espagne :

JOSE RUIZ DE ARANA Y BAUER
DUQUE DE SAN LUCAR LA MAYOR
JOSE DE AGUINAGA

Pour la Finlande :

VAINO HAKKIEN

Pour la France :

J. CHAUVEL

Pour la Grèce :

PHILON PHILON

Pour la Hongrie :

VERMESY SANDOR

ANNEXE IVb.

(Article 22).

Modifications du contrat de transport ordonnées par le destinataire.

La gare de †) du chemin de fer de est priée d'apporter au contrat de transport de l'expédition ci-après désignée :

Marques et numéros	Nombre	Nature de l'emballage
	Désignation de la marchandise	Poids en kg.

remise au transport avec la lettre de voiture de grande petite vitesse du 19.

par M. à
à l'adresse de M. à
les modifications suivantes *) :

1o l'arrêter en cours de route, en attendant des ordres ultérieurs ;

2o ajourner la livraison, en attendant des ordres ultérieurs ;

3o la livrer à M. à
4o exécuter les formalités douanières ou autres formalités administratives avec ma participation ;

la participation de mon mandataire M.
5o l'expédier en grande petite vitesse à M.
à gare du chemin de fer de
A le 195.

(Signature)

A la gare de du chemin de fer de

Les ordres ci-dessus sont transmis pour exécution dans les conditions prévues à l'article 23, § 1, de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C.I.M.). Cette déclaration se réfère à notre télégramme no à notre communication téléphonique du

A le 19..

Le Chef de gare :

ANNEXE V.

(Article 57).

Règlement relatif à l'office central des transports Internationaux par chemins de fer.

(Texte à désirer par une Conférence extraordinaire qui sera convoquée en vertu de la clause prévue au Protocole additionnel).

ANNEXE VI.

(Article 67, §§ 3 et 4).

Statut relatif à la Commission de revision et aux commissions d'experts.

Article premier.

Les Gouvernements des Etats contractants communiquent leurs propositions concernant les objets entrant dans la compétence des Commissions, à l'Office central des transports internationaux par chemins de

fer, qui les porte immédiatement à la connaissance des autres Etats contractants.

Article 2.

L'office central invite les Commissions siéger chaque fois que la nécessité s'en fait sentir ou sur la demande d'au moins cinq Etats contractants.

Tous les Etats contractants sont avisés des sessions des Commissions deux mois à l'avance. L'avis doit indiquer exactement les questions dont l'inscription à l'ordre du jour est demandée.

Article 3.

Tous les Etats contractants peuvent prendre part aux travaux des Commissions.

Un Etat peut se faire représenter par un autre Etat; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

Article 4.

L'office central instruit les questions à traiter et assume le service du secrétariat des Commissions.

Le directeur et le vice-directeur de l'office central prennent part aux séances des Commissions avec voix consultative.

Article 5.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'office central invite à assister, avec voix consultative, aux séances des Commissions, des représentants :

a) d'Etats non contractants;

b) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport, sous condition de réciprocité;

c) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport, sous condition de réciprocité.

Article 6.

Les Commissions sont valablement constituées lorsqu'un tiers des Etats contractants sont représentés.

Article 7.

Les Commissions désignent pour chaque session un président et un ou deux vice-présidents.

Article 8.

Les délibérations ont lieu en français et en allemand. Les exposés des membres de la Commission sont traduits immédiatement de vive voix et en substance. Le texte des propositions et les communications du président sont traduits in extenso.

Article 9.

Le vote a lieu par délégation et, sur demande, à l'appel nominal; chaque délégation d'un Etat contractant représenté à la séance a droit à une voix.

Une proposition n'est adoptée que si :

a) ont pris part au vote au moins la moitié des délégations représentées à la Commission;

b) elle a réuni la majorité des suffrages exprimés.

Article 10.

Les procès-verbaux des séances résument les délibérations dans les deux langues.

Les propositions et les décisions doivent y être insérées textuellement dans les deux langues. En cas de divergence entre le texte français et le texte allemand du procès-verbal en ce qui concerne les décisions, le texte français fait foi.

Les procès-verbaux sont distribués aux membres aussitôt que possible.

*) Indiquer ici soit la gare destinataire, soit la gare d'entrée dans le pays destinataire.

*) Biffer les mentions qui ne conviennent pas.

Si leur approbation ne peut avoir lieu au cours de la session, les membres remettront au secrétariat dans un délai approprié les corrections éventuelles.

Article 11.

Pour faciliter les travaux, les Commissions peuvent constituer des sous-commissions; elles peuvent aussi constituer des sous-commissions chargées de préparer pour une session ultérieure des questions déterminées.

Chaque sous-commission désigne un président, un vice-président et, si le besoin s'en fait sentir, un rapporteur. Pour le reste, les dispositions des articles 1 à 5 et 8 à 10 sont applicables par analogie aux sous-commissions.

ANNEXE VII.

(Article 59, § 1).

Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (rip).

(Texte soumis à une procédure de révision spéciale).

ANNEXE VIII.

(Article 59, § 2).

Règlement international concernant le transport des containers (rico)

(Texte soumis à une procédure de révision spéciale).

ANNEXE IX.

(Article 59, § 3).

Règlement international concernant le transport des colis express (riex)

§ 1. Ne sont considérées comme colis express que des marchandises transportées d'une manière particulièrement rapide aux conditions d'un tarif international.

Ne peuvent être admises comme colis express que les marchandises qui peuvent normalement être chargées dans le fourgon des trains de voyageurs. Toutefois les tarifs peuvent prévoir des dérogations à cette règle.

§ 2. Sont exclus du transport les marchandises désignées à l'article 3 de la présente Convention. Les matières et objets énumérés dans l'Annexe 1 à la Convention ou ceux qui sont visés par les accords particuliers conclus en vertu des dispositions de l'article 4, § 2, de la Convention, ne sont admis au transport comme colis express que pour autant que ce mode de transport est expressément prévu par ladite Annexe ou par lesdits accords. Les tarifs déterminent si d'autres marchandises peuvent également être exclues du transport ou être admises sous certaines conditions.

§ 3. Les colis express peuvent être remis au transport avec un document autre que la lettre de voiture prévue à l'article 6, § 1, de la présente Convention. Le formulaire à utiliser et les mentions qui doivent ou peuvent y être portées sont déterminés par le tarif. En tout cas ce document doit contenir les indications suivantes:

- a) la désignation des gares expéditrice et destinataire;
- b) le nom et l'adresse de l'expéditeur et du destinataire;
- c) le nombre des colis, la description de l'emballage et la désignation de la nature des marchandises;
- d) la désignation des documents joints pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives.

§ 4. L'expéditeur est responsable de l'exactitude

des mentions et déclarations inscrites soit par lui-même, soit selon ses indications par le chemin de fer, dans le document de transport; il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces mentions ou déclarations seraient irrégulières, inexactes ou incomplètes.

§ 5. Les colis express doivent être transportés par des moyens rapides dans les délais prévus aux tarifs. Les délais de livraison doivent, en tout cas, être plus réduits que les délais appliqués aux envois de grande vitesse.

§ 6. Les tarifs peuvent aussi prévoir des dérogations aux dispositions de la présente Convention autres que celles qui sont spécifiées ci-dessus; il ne peut toutefois pas être apporté de dérogations aux dispositions des articles 6, 27, 28, 29, 31, 32, 33 et 37 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 présente Convention sont applicables au transport des colis express.

ANNEXE X.

(Article 60).

Règlement d'arbitrage.

Article premier.

Nombre des arbitres.

Les tribunaux arbitraux constitués pour connaître des litiges autres que ceux entre Etats se composeront d'un, de trois ou de cinq arbitres, suivant les stipulations du compromis.

Article 2.

Choix des arbitres.

§ 1. Une liste d'arbitres est préétablie. Chaque Etat contractant peut désigner au plus deux de ses ressortissants, spécialistes du droit international des transports, pour être inscrits sur la liste d'arbitres, établie et tenue à jour par le Gouvernement suisse.

§ 2. Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties.

Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas.

Les arbitres choisis conformément à l'alinéa précédent désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, selon le cas, lequel préside le tribunal arbitral.

Si les parties sont en désaccord sur le choix de l'arbitre unique ou si les arbitres choisis par les parties sont en désaccord sur la désignation du troisième ou du cinquième arbitre, selon le cas, le tribunal arbitral est complété par un arbitre désigné par le président du Tribunal fédéral suisse, à la requête de l'office central.

Le tribunal arbitral est composé de personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste.

§ 3. L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une autre nationalité que les parties.

L'intervention au litige d'une tierce partie demeure sans effet sur la composition du tribunal arbitral.

Article 3.

Compromis.

Les parties qui recourent à l'arbitrage concluent un compromis, lequel spécifie en particulier:

a) l'objet du différend, déterminé d'une façon aussi précise et claire que possible;

- b) la composition du tribunal et les délais utiles pour la nomination du ou des arbitres;
- c) le lieu du tribunal.

Pour l'ouverture de la procédure arbitrale, le compromis doit être communiqué à l'office central.

Article 4.

Procédure.

Le tribunal arbitral décide lui-même de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après :

a) le tribunal arbitral instruit et juge les causes dont il est saisi sur les éléments fournis par les parties sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;

b) il ne peut accorder plus ou autre chose que les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;

c) la sentence arbitrale dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par l'intermédiaire de l'office central;

d) sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, la sentence arbitrale n'est pas susceptible de recours, exception faite toutefois de la révision ou de la nullité.

Article 5.

Grefte.

L'office central fonctionne comme greffe du tribunal arbitral.

Article 6.

Frais.

La sentence arbitral fixe les frais et dépens, y compris les honoraires des arbitres, et décide à laquelle des parties le paiement en incombe ou dans quelle proportion ils sont partagés entre elles.

CONVENTION INTERNATIONALE

concernant

le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (civ).

Les plenipotentiaires soussignés.

ayant reconnu la nécessité de réviser la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages, signée à Rome le 23 novembre 1933, 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, sous réserve des exceptions prévues aux paragraphes suivants, à tous les transports de voyageurs et de bagages avec des titres de transport internationaux pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et s'effectuant exclusivement par des lignes inscrites sur la liste établie conformément à l'article 58.

§ 2. Les transports dont la gare¹⁾ de départ et la gare d'arrivée sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit sont, sauf en ce qui concerne l'application de l'article 28, § 1, soumis au droit de l'Etat de départ :

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

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

§ 3. Les transports entre gares de deux Etats limitrophes, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport sont exclusivement exploitées par des chemins de fer de l'un de ces Etats et que les lois et règlements d'aucun de ces Etats ne s'y opposent, sont soumis au droit de l'Etat dont relèvent les chemins de fer qui exploitent les lignes par lesquelles s'effectue le transport.

§ 4. Les tarifs fixent les relations pour lesquelles des titres de transport internationaux sont délivrés.

Article 2.

Dispositions relatives aux transports mixtes.

§ 1. Peuvent être inscrites sur la liste prévue à l'article premier, en sus des chemins de fer, des lignes régulières de services automobiles ou de navigation complétant des parcours par voie ferrée et effectuant les transports internationaux sous la responsabilité d'un 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 dérogations résultant nécessairement des modalités différentes du transport. Toutefois, les règles de responsabilité établies par la présente Convention ne peuvent faire l'objet de dérogations.

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

§ 4. Pour les transports internationaux empruntant à la fois des chemins de fer et des services de transport autres que ceux qui sont définis au § 1, les chemins de fer peuvent établir en commun avec les entreprises de transports 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.

Obligation pour le chemin de fer de transporter.

§ 1. Le chemin de fer est tenu d'effectuer, en se conformant aux conditions de la présente Convention, tout transport de voyageurs ou de bagages, pourvu que :

- a) le voyageur se conforme aux prescriptions de la présente Convention et du tarif international;
- b) le transport soit possible avec les moyens ordinaires de transport;
- c) le transport ne soit pas empêché par des circon-

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

stances que le chemin de fer ne peut pas éviter et auxquelles il ne dépend pas de lui de remédier.

§ 2. Si l'intérêt public ou les nécessités de l'exploitation l'exigent, l'autorité compétente peut décider que le service sera suspendu en totalité ou en partie.

Ces mesures doivent être sans délai portées à la connaissance du public et des chemins de fer, à charge pour eux d'en informer les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

S'il apparaît que la durée d'application des mesures doive excéder un mois, communication en sera faite à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer qui les notifiera aux autres Etats.

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

TITRE II.

Du contrat de transport.

CHAPITRE PREMIER.

Transport des voyageurs.

Article 4.

Droit au transport.

Dès le commencement de son voyage, sauf exceptions prévues dans les tarifs, le voyageur doit se munir d'un titre de transport valable, qu'il est tenu de conserver pendant tout le cours du voyage, de présenter, s'il en est requis, à tout agent chargé du contrôle et de rendre à la fin du voyage.

Article 5.

Billets.

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

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

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

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

§ 4. Les billets formée d'un livret renfermant des feuillets de contrôle (billets-livrets) constituent un titre de transport unique au sens de la présente Convention.

Il en est de même des carnets de coupons délivrés sur la base d'un tarif international.

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

§ 6. Le voyageur est tenu de s'assurer, à la réception du billet, que celui-ci est conforme à ses indications.

Article 6.

Réduction de prix pour les enfants.

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

§ 2. Les enfants âgés de plus de quatre ans jusqu'à dix ans révolus et les enfants plus jeunes pour les-

quels une place distincte est réclamée sont transportés à des prix réduits qui ne peuvent dépasser la moitié des prix perçus pour les billets d'adultes, sauf en ce qui concerne les suppléments perçus pour l'utilisation de certaines voitures ou certains trains et sans préjudice de l'arrondissement des sommes conformément aux règles de l'administration d'émission du billet.

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

§ 3. Les tarifs peuvent prévoir des limites d'âge supérieures à celles indiquées aux § § 1 et 2.

Article 7.

Durée de validité des billets.

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

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

Billets simples : par fraction indivisible de 100 km. 1 jour.

La validité des billets ne peut néanmoins être inférieure à 2 jours.

Billets d'aller et retour : par fraction indivisible de 50 km. 1 jour.

La validité des billets ne peut néanmoins être inférieure à 4 jours.

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

§ 4. Le premier jour de validité du billet est compris dans la durée de validité comme jour plein. Le voyageur peut commencer son voyage un jour quelconque compris dans la durée de validité de son billet; sauf exceptions prévues par les tarifs, il doit le terminer au plus tard par un train devant atteindre, d'après l'horaire, la gare de destination le dernier jour de validité, au plus tard à 24 heures.

Article 8.

Attribution et location des places.

§ 1. Le voyageur peut marquer une place encore disponible tant pour lui-même que pour les autres personnes qui font le voyage avec lui et dont il peut exhiber les billets. Le voyageur qui quitte sa place sans la marquer d'une façon évidente, perd son droit à l'occuper. Au reste, l'attribution des places est réglée conformément aux prescriptions en vigueur sur chaque chemin de fer.

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

Article 9.

Arrêts aux gares intermédiaires.

§ 1. Le voyageur a le droit de s'arrêter en cours de route, aussi souvent qu'il le désire et sans formalité, sauf dérogations prévues dans les tarifs.

§ 2. L'usage par le voyageur du droit de s'arrêter aux gares intermédiaires n'augmente pas la durée de validité prévue par les tarifs.

§ 3. Le voyageur qui a interrompu son voyage ne peut le reprendre qu'à la gare d'interruption ou à une gare du même itinéraire, située plus près de la gare de destination définitive.

Article 10.

Changement de classe ou de train.

Le voyageur peut occuper une place d'une classe supérieure ou passer dans un train de catégorie supérieure à celle qui est indiquée sur le billet, dans les con-

ditons fixées par les tarifs et moyennant paiement du supplément prévu.

Article 11.

Voyageur sans billet valable.

§ 1. Le voyageur qui ne peut pas présenter un billet valable est tenu de payer une surtaxe, outre le prix du voyage; cette surtaxe est calculée conformément aux règlements du chemin de fer sur lequel le paiement de la surtaxe est exigé.

§ 2. Les billets ayant subi une modification illicite seront considérés comme non valables et retirés par le personnel de service.

§ 3. Le voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix du voyage ou de la surtaxe peut être exclu du voyage. Le voyageur exclu ne peut exiger que ses bagages soient mis à sa disposition à une gare autre que la gare destinataire.

Article 12.

Personnes exclues du train ou admises sous conditions.

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

a) Les personnes en état d'ivresse, celles qui se conduisent d'une manière inconvenante ou qui n'observent pas les prescriptions des lois et règlements; ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de leur billet, ni du prix qu'elles ont payé pour le transport de leurs bagages;

b) Les personnes qui, en raison d'une maladie ou pour d'autres causes, paraîtraient devoir incommoder leurs voisins, à moins qu'un compartiment entier n'ait été loué pour elles d'avance ou ne puisse être mis à leur disposition contre paiement; toutefois, les personnes tombées malades en cours de route doivent être transportées au moins jusqu'à la première gare où il est possible de leur donner les soins nécessaires. Le prix du voyage et du transport des bagages leur sera restitué, dans les conditions fixées à l'article 26, après déduction de la part afférente au parcours effectué.

§ 2. Le transport des personnes atteintes de maladies contagieuses est régi par les Convention et règlements internationaux ou, à défaut, par les lois et règlements en vigueur dans chaque Etat.

Article 13.

Objets exclus des voitures.

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

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

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

§ 3. Le contrevenant est responsable de tout dommage résultant des infractions aux dispositions du § 1.

Article 14.

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

§ 1. Les voyageurs sont autorisés à prendre gratui-

tement avec eux dans les voitures des objets faciles à porter (colis à la main), pourvu que les prescriptions de douane ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas et que ces objets ne puissent causer de dommage. Chaque voyageur ne dispose, pour ses colis à la main, que de l'espace situé audessus et au-dessous de la place qu'il occupe. Cette règle est applicable par analogie lorsque les voitures sont d'un type spécial.

§ 2. Il n'est pas permis d'introduire des animaux vivants dans les voitures. Les petits animaux enfermés dans des cages, caisses, paniers ou autres emballages appropriés, les petits chiens, même non enfermés, sont cependant admis, pourvu que lesdits animaux ne puissent incommoder les voyageurs par leur odeur, leur bruit ou de quelque autre manière, que les prescriptions de police des différents Etats ne s'y opposent pas, qu'aucun voyageur n'y fasse objection et que ces animaux puissent être portés sur les genoux ou placés comme les colis à la main.

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

Les tarifs indiquent si et pour quels animaux le prix de transport doit être payé.

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

Le voyageur est responsable de tout dommage causé par les colis à la main ou les animaux qu'il prend avec lui dans la voiture, à moins qu'il ne prouve que les dommages sont causés par une faute du chemin de fer.

Article 15.

Trains. Horaires.

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

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

Article 16.

Correspondances manquées. Suppressions de trains.

Lorsque, par suite du retard d'un train, la correspondance avec un autre train est manquée, ou lorsqu'un train est supprimé sur tout ou partie de son parcours, et que le voyageur veut continuer son voyage, le chemin de fer est tenu de l'acheminer, avec ses bagages, dans la mesure du possible et sans aucune surtaxe, par un train se dirigeant vers la même destination par la même ligne ou par une autre route appartenant aux administrations qui participent à l'itinéraire du transport primitif, de façon à lui permettre d'arriver à sa destination avec moins de retard. Le chef de gare doit, s'il y a lieu, certifier sur le billet que la correspondance a été manquée ou le train supprimé, prolonger dans la mesure nécessaire sa durée de validité et le rendre valable pour la nouvelle route, pour une classe supérieure ou pour un train à taxes plus élevées. Le chemin de fer est, toutefois, en droit de refuser l'utilisation de certains trains par voie de tarif ou d'horaire.

CHAPITRE II

Transport des bagages.

Article 17.

Définition des bagages.

§ 1. Sont considérés comme bagages les objets contenus dans des malles, paniers, valises, sacs voyage, boîtes à chapeaux et autres emballages de ce genre.

§ 2. Sont en outre admis au transport comme bagages, même sans emballage si l'usage est de les transporter à nu :

a) les fauteuils portatifs ou roulants pour malades, les fauteuils roulants mus par les malades eux-mêmes avec ou sans moteur auxiliaire, les chaises (lits) de repos;

b) les voitures d'enfants;

c) les malles d'échantillons de marchandises;

d) les instruments de musique portatifs;

e) le matériel pour représentations d'artistes, pourvu que son conditionnement, son volume et son poids permettent de le charger et de le placer rapidement dans les fourgons;

f) les instruments d'arpenteur, jusqu'à concurrence de 4 mètres de longueur, et les outils de travail à main;

g) les instruments professionnels en général, les machines portatives usagées à écrire et à calculer, les livres, les papiers d'affaires et les documents;

h) les engins de sport;

i) les cycles, avec ou sans moteur auxiliaire, les motocyclettes sans side-car, à condition qu'ils soient démunis d'accessoires non fixés à demeure.

Les réservoirs des véhicules mus par des moteurs peuvent contenir de l'essence. Le voyageur doit fermer le robinet qui se trouve éventuellement entre le réservoir et le moteur. Les réservoirs auxiliaires solidement attachés au véhicule peuvent également contenir de l'essence à condition d'être fermés. Les motocyclettes dont les réservoirs contiennent de l'essence doivent être chargées debout sur leurs roues, garanties de toute chute.

§ 3. Les tarifs peuvent limiter la quantité, le volume et le poids des objets désignés au § 2 admis au transport comme bagages et fixer les conditions dans lesquelles l'aide du voyageur peut être requise pour le chargement, le transbordement et le déchargement.

Les tarifs peuvent autoriser sous certaines conditions le transport comme bagages d'autres objets (par exemple les motocyclettes avec side-car et les automobiles) et celui d'animaux enfermés dans des cages présentant des garanties suffisantes.

§ 4. Les tarifs peuvent exclure du transport comme bagages les objets visés aux §§ 1 et 2 lorsqu'ils sont destinés à la vente.

Article 18.

Objets exclus du transport.

Sont exclus du transport comme bagages les objets qui, en vertu des prescriptions de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (Cim) et de son Annexe 1, sont exclus du transport comme marchandises ou y sont admis sous certaines conditions.

Toutefois, parmi les matières et objets admis au transport comme marchandises en vertu de l'Annexe 1 à la (Cim), ceux qui peuvent être transportés comme colis express ne sont pas exclus du transport comme bagages.

Article 19.

Responsabilité du voyageur en ce qui concerne ses bagages. Surtaxes.

§ 1. Le détenteur du bulletin de bagages est responsable de l'observation des prescriptions des articles 17 et 18; il supporte toutes les conséquences d'une infraction à ces prescriptions.

§ 2. Si les lois ou règlements de l'Etat sur le territoire duquel le fait se produit ne l'interdisent pas, le chemin de fer a le droit, en cas de présomption grave de contravention, de vérifier si le contenu des bagages répond aux prescriptions. Le détenteur du bulletin est appelé à assister à la vérification; s'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint et à défaut d'autres lois ou règlements en vigueur dans l'Etat où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer. Si une infraction est constatée, les frais occasionnés par la vérification doivent être payés par le détenteur du bulletin de bagages.

§ 3. En cas d'infraction aux dispositions des articles 17 et 18, le détenteur du bulletin de bagages doit payer une surtaxe sans préjudice du supplément de prix de transport et, s'il y lieu, des indemnités pour le dommage.

La surtaxe doit être payée pour chaque kilogramme brut des objets exclus du transport comme bagages :

a) à raison de trois francs, avec un minimum de perception de six francs, si ces objets comprennent des matières qui sont exclues du transport comme marchandises, en vertu de l'Annexe 1 à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (Cim);

b) à raison de deux francs, avec un minimum de perception de quatre francs, dans tous les autres cas d'infraction aux dispositions des articles 17 et 18.

Article 20.

Emballage et conditionnement des bagages.

§ 1. Les bagages dont l'état ou le conditionnement est défectueux ou l'emballage insuffisant ou qui présentent des signes manifestes d'avaries peuvent être refusés par le chemin de fer. S'ils sont néanmoins acceptés, le chemin de fer aura le droit d'apporter une mention appropriée sur le bulletin de bagages. L'acceptation par le voyageur du bulletin de bagages portant une telle mention est considérée comme preuve que le voyageur a reconnu l'exactitude de cette mention.

§ 2. Les colis doivent porter, dans des conditions de fixité suffisantes, le nom et l'adresse du voyageur et la gare de destination.

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

Article 21.

Enregistrement et transport des bagages. Bulletin de bagages.

§ 1. L'enregistrement des bagages n'a lieu que sur la présentation de billets valables au moins jusqu'à la destination des bagages et par l'itinéraire indiqué sur les billets.

Si le billet est valable pour plusieurs itinéraires, ou si le lieu de destination est desservi par plusieurs gares, le voyageur doit désigner exactement l'itinéraire à suivre ou la gare pour laquelle l'enregistrement doit avoir lieu. Le chemin de fer ne répond pas des conséquences de l'inobservation de cette prescription par le voyageur.

Les tarifs déterminent si et dans quelles conditions des bagages peuvent être admis au transport par un

itinéraire autre que celui qui est indiqué sur le billet présenté ou sans présentation de billets. Lorsque les tarifs prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation de billets, les dispositions de la présente Convention fixant les droits et obligations du voyageur que ses bagages accompagnent s'appliquent à l'expéditeur de bagages enregistrés sans présentation de billets.

Si les tarifs le prévoient, le voyageur peut, pendant la durée de validité de son billet, faire enregistrer des bagages ou bien directement sur le parcours total de la gare de départ jusqu'à la gare d'arrivée, ou bien sur des fractions quelconques du parcours total, pourvu qu'aucune fraction de ce parcours ne soit empruntée plus d'une fois.

§ 2. Lors de l'enregistrement des bagages, il est délivré un bulletin au voyageur. Le voyageur est tenu de s'assurer, à la réception du bulletin, que celui-ci est établi conformément à ses indications. Le prix du transport des bagages doit être payé lors de l'enregistrement.

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

§ 4. Les bulletins de bagages délivrés pour les transports internationaux doivent être établis sur un formulaire conforme au modèle prévu à l'Annexe 1 à la présente Convention.

§ 5. Le bulletin de bagages doit obligatoirement comporter les mentions suivantes:

- a) l'indication des gares de départ et de destination;
- b) l'itinéraire;
- c) le jour de la remise et le train pour lequel a été effectuée cette remise;
- d) le nombre des billets, sauf si les bagages ont été remis au transport sans présentation d'un billet;
- e) le nombre et le poids des colis;
- f) le montant du prix de transport et des autres frais éventuels;

g) s'il y a lieu, le montant en chiffres et en lettres de la somme représentant l'intérêt à la livraison, déclaré conformément à l'article 22.

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

§ 7. Les tarifs peuvent prévoir des prescriptions spéciales pour l'enregistrement des cycles, engins de sport, fauteuils pour malades et voitures d'enfants.

§ 8. Le voyageur peut indiquer, sous les conditions en vigueur à la gare de départ, le train par lequel ses bagages doivent être expédiés. S'il n'use pas de cette faculté, l'acheminement a lieu par le premier train approprié.

Si les bagages doivent changer de train dans une gare de correspondance, le transport doit avoir lieu par le premier train qui doit assurer, dans les conditions fixées par les règlements nationaux le service normal des bagages.

L'acheminement des bagages ne peut avoir lieu dans les conditions indiquées ci-dessus que si les formalités exigées au départ ou en cours de route par les douanes et autres autorités administratives ne s'y opposent pas.

Le chemin de fer est en droit de ne pas admettre ou de limiter le transport des bagages dans certains trains ou certaines catégories de trains.

Article 22.

Déclaration d'intérêt à la livraison.

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

bulletin de bagages comme il est dit à l'article 21 § 5, lettre g).

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

§ 2. Il est perçu une taxe d'un dixième pour mille de la somme déclarée, par fraction indivisible de 10 kilomètres. Le minimum de perception est fixé à 1 franc par envoi.

Les tarifs peuvent réduire cette taxe et ce minimum de perception.

Article 23.

Livraison.

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

§ 2. Le détenteur du bulletin de bagages est en droit de réclamer au service de livraison de la gare destinataire la délivrance des bagages aussitôt que s'est écoulé, après l'arrivée du train par lequel les bagages devaient être transportés, le temps nécessaire pour la mise à disposition ainsi que, le cas échéant, pour l'accomplissement des formalités requises par les douanes et autres autorités administratives.

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

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

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

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

Les réserves formulées lors de la réception des bagages ne sont d'aucun effet, à moins d'être acceptées par le chemin de fer.

§ 7. Pour le surplus, les opérations de livraison sont soumises aux lois et règlements en vigueur sur le chemin de fer chargé de la livraison.

CHAPITRE III.

Dispositions communes aux transports des voyageurs et des bagages.

Article 24.

Tarifs. Interdiction d'accords particuliers.

§ 1. Les tarifs internationaux que les chemins de fer établissent doivent contenir toutes les conditions spéciales faisant règle pour le transport et toutes les indications nécessaires au calcul des prix de transport et des frais accessoires et spécifier, le cas échéant, les conditions dans lesquelles il sera tenu compte du change.

§ 2. La publication des tarifs n'est obligatoire que dans les Etats dont les chemins de fer participent à ces tarifs comme réseaux de départ et d'arrivée. Les tarifs et leurs modifications entrent en vigueur à la date

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

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

§ 4. Les tarifs doivent être appliqués à tous les intéressés d'une manière uniforme.

Tout accord particulier qui aurait pour effet d'accorder 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 aux œuvres de bienfaisance, d'éducation et d'instruction.

Article 25.

Formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives.

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

Article 26.

Restitutions et paiements supplémentaires.

§ 1. Lorsqu'un voyageur a demandé à être remboursé pour la totalité ou une fraction du parcours, de tout ou partie du prix qu'il a payé pour son billet, la restitution est pour les cas énumérés ci-après, effectuée aux conditions ci-dessous.

§ 2. Sont expressément visés les cas suivants :

- a) le billet n'a pas été utilisé du fait du voyageur;
- b) le billet n'a pas été utilisé, le voyageur ayant été empêché d'entreprendre son voyage par suite de retard ou de suppression d'un train ou d'interruption du service;
- c) le billet n'a été utilisé que sur une partie du parcours, par suite de la mort, de la maladie ou d'un accident survenu au voyageur ou d'autres causes impérieuses;
- d) le billet n'a été utilisé que sur une partie du parcours, le voyageur ayant, dans une gare intermédiaire, déclaré qu'il abandonne le reste du parcours;
- e) le billet n'a été utilisé que sur une partie du parcours, le voyageur, par suite de retard ou de suppression d'un train ou d'interruption du service, ayant été empêché de continuer son voyage conformément à l'horaire en raison du manque de correspondance;
- f) le billet, par suite du manque de place dans la classe pour laquelle il a été délivré, a été utilisé, sur tout ou partie du parcours, dans une classe inférieure.

§ 3. Pour ce qui concerne les billets à prix réduit, la restitution est limitée aux cas prévus au § 2, lettres b) et e).

Les billets ordinaires aller et retour et les billets à prix réduit pour enfants établis en vertu de l'article 6 ne sont pas considérés comme billets à prix réduits au sens du présent paragraphe.

§ 4. Le chemin de fer a le droit d'exiger du voya-

geur toute justification utile à l'appui de chaque demande de restitution.

§ 5. Toute restitution ne peut avoir lieu que sur présentation du billet.

Pour les cas prévus au § 2, lettres a), b), d) et e), le voyageur doit, en outre, présenter une attestation officielle qui lui est délivrée, sur sa demande, par la gare de départ ou par la gare intermédiaire intéressée.

Pour le cas prévu au § 2, lettre f), le voyageur doit, en outre, présenter une attestation officielle du chemin de fer établissant qu'il a, sur le parcours considéré, pris place dans un compartiment d'une classe inférieure à celle à laquelle son billet lui donnait droit.

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

Sont déduits du montant à rembourser: un droit de 10 o/o avec minimum de 0 fr. 50 et maximum de 3 fr. par billet, ainsi que, s'il y a lieu, les frais d'envoi.

Cette déduction n'est toutefois pas opérée lorsqu'un billet resté inutilisé est restitué le jour même de l'émission au bureau qui l'a délivré, non plus que dans les cas prévus au § 2, lettres b) et e).

Compte tenu de l'application des dispositions précédentes du présent paragraphe, il est remboursé, suivant les cas visés au § 2.

- s'il s'agit des lettres a) et b), le prix payé,

- s'il s'agit des lettres c), d) et e), la différence entre le prix total payé et la taxe pour le parcours effectué calculée sur la base du tarif normal,

- s'il s'agit de la lettre f), la différence entre le prix du billet que le voyageur a payé et celui qu'il aurait dû acquitter en prenant des billets correspondant à la classe utilisée pour chacun des parcours effectués.

§ 7. Lorsqu'un voyageur a demandé à être remboursé du prix de transport de ses bagages pour la totalité ou une fraction du parcours, la restitution est effectuée dans les conditions ci-après:

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

Si les bagages sont retirés avant qu'ils aient quitté la gare expéditrice, le prix de transport est remboursé; s'ils le sont à une gare intermédiaire, le détenteur du bulletin de bagages doit, à cet effet, obtenir de cette gare intermédiaire une attestation qui est à joindre à la demande de restitution.

§ 8. Les tarifs peuvent contenir des dispositions autres que celles qui précèdent, pourvu qu'elles ne constituent pas une aggravation de la situation du voyageur.

§ 9. Toute demande de restitution fondée sur les dispositions du présent article, ainsi que sur celles de l'article 12, est irrecevable si elle n'a pas été présentée au chemin de fer dans un délai de six mois, compté, pour les billets, à partir de l'expiration de leur validité, pour les bulletins de bagages, à partir du jour de leur émission.

§ 10. En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur dans la détermination des frais de transport et des frais divers, le trop-perçu doit être remboursé par le chemin de fer, le moins-perçu versé par le voyageur.

§ 11. Le trop-perçu constaté par le chemin de fer doit être, si possible, porté d'office à la connaissance de l'intéressé lorsqu'il dépasse 0 fr. 50 pour chaque billet ou pour chaque bulletin de bagages, et le règlement doit en être opéré au plus tôt, aux frais du voyageur.

§ 12. Pour le calcul du trop-perçu à rembourser par le chemin de fer ou du moins-perçu à verser par le voyageur, est applicable le cours du change officiel du jour auquel le prix de transport a été perçu; si le paie-

ment en est effectuée dans une monnaie autre que la monnaie de perception, le cours applicable est celui du jour où a lieu ce paiement.

§ 13. Dans tous les cas non prévus dans le présent article et à défaut d'ententes particulières entre les chemins de fer, les lois et règlements en vigueur au lieu de départ sont applicables.

Article 27.

Constestations.

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

TITRE III.

Responsabilité. Actions nées du contrat de transport.

CHAPITRE PREMIER

Responsabilité.

Article 28.

Responsabilité consécutive au transport des voyageurs, des colis à la main et des animaux.

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

§ 2. Le chemin de fer n'est responsable, en ce qui concerne les colis à la main et les animaux dont la surveillance incombe au voyageur en vertu de l'article 14, § 3, que des dommages causés par sa faute.

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

Article 29

Responsabilité collective des chemins de fer pour les bagages.

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

§ 2. Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge des bagages, participe au contrat de transport et assume les obligations qui en résultent, sans préjudice des dispositions de l'article 43, § 2, concernant le chemin de fer destinataire.

Article 30

Etendue de la responsabilité.

§ 1. Le chemin de fer est responsable du retard à la livraison, du dommage résultant de la perte totale ou partielle des bagages ainsi que des avaries qu'ils subissent à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison.

§ 2. Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si le retard à la livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause une faute du voyageur, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre des bagages ou des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3. Compte tenu de l'article 31, § 2, le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité, lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à la nature spéciale du bagage, à l'absence ou à la défectuosité de l'emballage ou du fait que des objets exclus

du transport ont été néanmoins expédiés comme bagages.

Article 31

Charge de la preuve.

§ 1. La preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause un des faits prévus à l'article 30, § 2, incombe au chemin de fer.

§ 2. Lorsque le chemin de fer établit que, en égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 30, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de faire la preuve que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Article 32.

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

§ 1. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un colis manquant comme perdu quand il n'a pas été livré dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 23, § 2.

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

Dans le délai de trente jours qui suit la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que le bagage lui soit livré à l'une des gares du parcours, contre paiement des frais afférents au transport depuis la gare de départ jusqu'à celle où a lieu la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite éventuellement des frais qui auraient été compris dans cette indemnité et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard prévue à l'article 35 et s'il a lieu, à l'article 36.

Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai de trente jours prévu ou si le colis n'est retrouvé que plus d'un an après la demande de livraison, le chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève.

Article 33.

Montant de l'indemnité en cas de perte des bagages.

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

a) si le montant du dommage est prouvé: une somme égale à ce montant sans qu'elle puisse toutefois excéder 40 francs par kilogramme de poids brut manquant;

b) si le montant du dommage n'est pas prouvé: une somme calculée à forfait à raison de 20 francs par kilogramme de poids brut manquant.

Sont, en outre, restitués le prix de transport, les droits de douane ou autres sommes déboursées à l'occasion du transport du bagage perdu, sans autres dommages-intérêts.

Article 34.

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

En cas d'avarie, le chemin de fer doit payer le montant de la dépréciation subie par les bagages sans autres dommages-intérêts.

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser:

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

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

Article 35.

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

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

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

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

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

En cas d'avarie, elles se cumulent, s'il y a lieu, avec l'indemnité prévue à l'article 34.

Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux §§ 1 et 2 avec celles prévues aux articles 33 et 34 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité totale supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

Article 36.

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

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

Article 37.

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

Dans tous les cas où le retard à la livraison, la perte totale ou partielle ou l'avarie des bagages ont pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, l'ayant droit doit être complètement indemnisé pour le préjudice prouvé jusqu'à concurrence du double des maxima prévus aux articles 33, 34, 35 et 36.

Article 38.

Intérêts de l'indemnité.

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

Article 39.

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.

Article 40.

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents.

Le chemin de fer est responsable des agents attachés

à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution d'un transport dont il est chargé.

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

CHAPITRE II.

Réclamations administratives. Actions judiciaires. Procédure et prescription en cas de litiges nés du contrat de transport.

Article 41.

Réclamations administratives.

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

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

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

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

Article 42.

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

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

Article 43.

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

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

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

Le chemin de fer destinataire peut cependant être actionné, même s'il n'a reçu ni les bagages, ni la feuille de route.

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

§ 4. L'action judiciaire 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 judiciaire peut être formée contre un chemin de fer autre que ceux qui sont désignés aux § 1 et 2, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance

relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

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

Article 44.

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

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

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

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

§ 3. Dans le cas de perte de colis, l'ayant droit est tenu, pour faciliter les recherches du chemin de fer, de donner la description aussi exacte que possible des colis perdus.

Article 45.

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

§ 1. La réception des bagages par l'ayant droit éteint toute action née du contrat de transport contre le chemin de fer pour retard à la livraison, perte partielle ou avarie.

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

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

b) en cas de réclamation pour retard, lorsqu'elle est faite à l'un des chemins de fer désignés par l'article 43, § 2 dans un délai ne dépassant pas vingt et un jours non compris celui de la réception des bagages par l'ayant droit;

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

1o si la perte ou l'avarie a été constatée avant la réception des bagages par l'ayant droit conformément à l'article 44;

2o si la constatation, qui aurait dû être faite conformément à l'article 44, n'a été omise que par la faute du chemin de fer;

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

1o qu'immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages, la demande de constatation conforme à l'article 44 soit faite par l'ayant droit;

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

Article 46.

Prescription de l'action née du contrat de transport.

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

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

a) de l'action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol;

b) de l'action fondée sur le cas de fraude prévu à l'article 39.

§ 2. La prescription court:

a) pour les actions en indemnité pour retard à la livraison, perte partielle ou avarie: du jour où la livraison a eu lieu;

b) pour les actions en indemnité pour perte totale: du jour où la livraison aurait dû avoir lieu;

c) pour les actions en paiement ou en restitution du prix de transport, de frais accessoires ou de surtaxes ou pour les actions en rectification en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul: du jour du paiement, ou, s'il n'y a pas eu paiement, du jour où le paiement aurait dû être effectué;

d) pour les actions en paiement de supplément de droit réclamé par la douane; du jour de la réclamation de la douane;

e) pour les autres actions concernant le transport des voyageurs: du jour de l'expiration de la validité du billet.

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

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

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

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

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

CHAPITRE III.

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

Article 47.

Règlement des comptes entre chemins de fer.

Tout chemin de fer est tenu de payer aux chemins de fer intéressés la part leur revenant sur un prix de transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser.

Article 48.

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

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

a) le chemin de fer par le fait duquel le dommage a été causé en est seul responsable;

b) lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage 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 sous lettre c);

c) s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par le fait d'un ou de plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité due est répartie entre tous les chemins de fer ayant participé au transport, à l'exce-

ption 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 participé 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.

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

Article 50.

Procédure de recours.

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

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

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

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

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

Article 51.

Compétence pour les recours.

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

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

Article 52.

Accords au sujet des recours.

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

TITRE IV.

Dispositions diverses.

Articles 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 contradictoirement ou par défaut par le juge compétent, en vertu des dispositions de la présente Convention, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat intéressé. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Cette dispositions ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en ses des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

§ 2. Les créances engendrées par un transport international, au profit d'un chemin de fer sur un chemin de fer qui ne relève pas du même Etat que le premier, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat duquel relève le chemin de fer titulaire des créances saisies.

§ 3. Le matériel roulant du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au transport et appartenant au chemin de fer, tels que containers, agrès de chargement, bâches, etc. ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat.

Les conditions de l'insaisissabilité des wagons de particuliers sont fixées par l'Annexe VII de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (Cim).

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

Article 56.

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

§ 1. Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention ou ses annexes sont considérées comme se rapportant au franc or d'un poids de 10³/₁ de gramme au titre de 0.900.

§ 2. Le chemin de fer est tenu de publier les cours auxquels il effectue la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, qui sont payées en monnaie du pays (cours de conversion).

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

Article 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 faciliter, entre les divers chemins de fer, les

relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux;

d) de tenter, à la demande d'un des Etats contractants ou d'une des entreprises de transport dont les lignes sont inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 58, la conciliation, soit en prêtant ses bons offices ou sa médiation, soit de toute autre manière, en vue de régler les différends entre les dits Etats ou entreprises ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;

e) d'émettre, à la demande des parties en cause—Etats, entreprises de transport ou usagers, un avis consultatif sur des différends ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;

f) de collaborer au règlement de litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention par voie d'arbitrage;

g) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 66, quand il y a lieu.

§ 2. Un règlement spécial constituant l'Annexe II à la présente Convention détermine le siège, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action. Il détermine en outre les conditions de fonctionnement et de surveillance. 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 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 transport internationaux n'a lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'office central notifiant l'inscription de cette ligne aux autres Etats.

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

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

Article 59.

Dispositions complémentaires.

Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains chemins de fer participants publient pour l'exécution de la Convention sont communiquées par eux à l'Office central.

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 60.

Règlement des différends par voie d'arbitrage.

§ 1. Les litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention, valable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel, et des dis-

positions complémentaires édictées par certains Etats contractants peuvent, à la demande des parties, être soumis à des tribunaux arbitraux dont la composition et la procédure font l'objet de l'Annexe IV à la présente Convention.

§ 2. Toutefois, en cas de litige entre Etats, les dispositions de l'Annexe IV ne lient pas les parties, qui peuvent déterminer librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3. A la demande des parties, la juridiction arbitrale peut être saisie:

a) sans préjudice du règlement de différends en vertu d'autres dispositions légales,

1o des litiges entre Etats contractants,

2o des litiges entre Etats contractants d'une part et Etats non contractants d'autre part,

3o des litiges entre Etats non contractants, pourvu que, dans les deux derniers cas, la Convention soit applicable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel;

b) des litiges entre entreprises de transport;

c) des litiges entre entreprises de transport et usagers;

d) des litiges entre usagers.

§ 4. Les conditions de la suspension et de l'interruption de la prescription des actions nées d'un contrat de transport international qui fait l'objet d'un recours à la procédure arbitrale instituée par le présent article sont déterminées par le droit national du tribunal ordinaire où l'action devrait être intentée.

§ 5. Les sentences rendues par les tribunaux arbitraux envers des entreprises de transport ou des usagers sont exécutoires dans chacun des Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu.

TITRE V.

Dispositions exceptionnelles.

Article 61.

Responsabilité en trafic fer-mer.

§ 1. Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, § 1, chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises à la Convention, ajouter l'ensemble des causes d'exonération énoncées ci-après à celles prévues à l'article 30.

Le transporteur ne peut s'en prévaloir que s'il fait la preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement des bagages à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

Ces causes d'exonération sont les suivantes:

a) actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

b) innavigabilité du navire, à condition que le transporteur fasse la preuve que cette innavigabilité n'est pas imputable à un manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état de navigabilité ou à lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables ou à approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les bagages sont chargés, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des bagages.

c) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés;

d) périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables;

e) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer.

Les causes d'exonération ci-dessus ne suppriment ni ne diminuent en rien les obligations générales du transporteur, et notamment son obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité ou pour lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou pour approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les bagages sont chargés de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des bagages.

Lorsque le transporteur fait valoir les causes d'exonération qui précèdent, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie est dû à une faute du transporteur, du capitaine marin, pilote ou de ses préposés, faute autre que celles prévue sous lettre a).

§ 2. Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste mentionnée à l'article premier, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises.

En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats, l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

§ 3. Les mesures prises en conformité du présent article sont communiquées à l'Office central. Elles entreront en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de la lettre par laquelle l'Office central aura notifié ces mesures aux autres Etats.

Les bagages en cours de transport ne seront pas affectés par les dites mesures.

TITRE VI.

Dispositions finales.

Article 62.

Signature.

La présente Convention, dont les Annexes font partie intégrante, demeure ouverte jusqu'au 1er mars 1953 à la signature des Etats qui ont été invités à se faire représenter à la conférence ordinaire de révision.

Article 63.

Ratifications. Mises en vigueur.

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement suisse.

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze Etats, le Gouvernement suisse se mettra en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la Convention en vigueur.

Article 64.

Adhésion à la Convention.

§ 1. Tout Etat non signataire qui veut adhérer à la présente Convention adresse sa demande au Gouvernement suisse, qui la communique à tous les Etats contractants avec une note de l'Office central sur la situation des chemins de fer de l'Etat demandeur au point de vue des transports internationaux.

§ 2. A moins que dans les six mois à compter de la date de cet avis, deux Etats au moins n'aient notifié leur opposition au Gouvernement suisse, la demande est admise de plein droit et avis en est donné par le Gouvernement suisse à l'Etat demandeur et à tous les Etats contractants.

Dans le cas contraire, le Gouvernement suisse no-

tifie à tous les Etats contractants et à l'Etat demandeur que l'examen de la demande est ajourné.

§ 3. Toute admission produit ses effets un mois après la date de l'avis envoyé par le Gouvernement suisse, ou si, à l'expiration de ce délai, la Convention n'est pas encore en vigueur, à la date de la mise en vigueur de celle-ci.

Article 65.

Durée de l'engagement des Etats contractants.

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

La Convention est valable, pour tout Etat contractant, jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra sa mise en vigueur. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an à l'avance au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats contractants.

A défaut de notification dans le délai indiqué, l'engagement sera prolongé de plein droit pour une période de trois années, et ainsi de suite, de trois ans en trois ans, à défaut de dénonciation un an au moins avant le 31 décembre de la dernière année de l'une des périodes triennales.

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

Article 66.

Révision de la Convention.

§ 1. Les délégués des Etats contractants se réunissent pour la révision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur de la présente Convention.

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

D'entente avec la majorité des Etats contractants, le Gouvernement suisse invite aussi des Etats non contractants.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister à la conférence des représentants:

a) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport;

b) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport.

La participation aux débats de délégations des Etats non contractants ainsi que des organisations internationales mentionnées au quatrième alinéa sera réglée pour chaque Conférence dans le règlement des délibérations.

D'entente avec la majorité des Gouvernements des Etats contractants, l'Office central peut, avant les conférences de révision ordinaires et extraordinaires, convoquer des Commissions pour l'examen préliminaire des propositions de révision. Les dispositions de l'Annexe III sont applicables par analogie à ces Commissions.

§ 2. La mise en vigueur de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une conférence de révision emporte abrogation de la Convention antérieure même à l'égard des Etats contractants qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

§ 3. Dans l'intervalle des conférences de révision les articles 5, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 27, 47,

48, 49, 52 et les Annexe I et IV peuvent être tenus à jour par une Commission de révision. L'organisation et le fonctionnement de cette Commission font l'objet de l'Annexe III à la présente Convention.

Les décisions de la Commission de révisions sont notifiées immédiatement aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans les trois mois à partir du jour de la notification, cinq Gouvernements au moins n'aient formulé des objections. Elles entrent en vigueur le premier jour du sixième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central les a portées à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification des décisions.

Article 67.

Textes de la Convention. Traductions officielles.

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

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

En cas de divergence, le texte français fait foi.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

FAIT à Berne, le vingt-cinq octobre mil neuf cent cinquante-deux, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Pour l'Autriche :

Dr. SMETANA

Pour la Belgique :

VTE DE LANTSHEERE

Pour la Bulgarie :

B. TZVETKOV

Pour le Danemark :

TH. JENSEN

Pour l'Espagne :

JOSE RUIZ DE ARANA Y BAUER

DUQUE DE SAN LUCAR LA MAYOR

JOSE DE AGUINAGA

Pour la Finlande :

VAINO HAKKINEN

Pour la France :

J. CHAUVEL

Pour la Grèce :

PHILON PHILON

Pour la Hongrie :

VERMESY SANDOR

Pour l'Italie :

ODOARDO BALDONI

Pour le Liechtenstein :

W. STUCKI

Pour le Luxembourg :

A. CLEMANG

Pour la Norvège :

PETER ANKER

Pour les Pays-Bas :

A. BENTINCK

Pour la Pologne :

JOSEF ETTINGER

Pour le Portugal :

ANTONIO PINTO DE MESQUITA

Pour la Roumanie :

M. GERVESCO

Pour la Suède :

T. HAMMARSTROM

Pour la Suisse :

W. STUCKI

Pour la Tchécoslovaquie :

SIMOVIC

Pour la Turquie :

H. GERMEYANLIGIL

Pour la Yougoslavie :

Z. DJERMANOVIC

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord :

DENIS O'NEILL

Pour l'Irak :

Pour l'Iran :

Pour le Liban :

A. NASSIF

Pour la Syrie :

ANNEXE II.

(Article 57).

Règlement relatif à l'Office central des transports
internationaux par chemins de fer.

(Texte à décider par une Conférence extraordinaire
qui sera convoquée en vertu de la clause prévue au
Protocole additionnel).

ANNEXE III.

(Article 66 § 3).

Statut relatif à la Commission de révision.

Article premier.

Les Gouvernements des Etats contractants communiquent leurs propositions concernant les objets rentrant dans la compétence de la Commission, à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, qui les porte immédiatement à la connaissance des autres Etats contractants.

Article 2.

L'Office central invite la Commission à siéger chaque fois que la nécessité s'en fait sentir ou sur la demande d'au moins cinq Etats contractants.

Tous les Etats contractants sont avisés des sessions de la Commission deux mois à l'avance.

L'avis doit indiquer exactement les questions dont l'inscription à l'ordre du jour est demandée.

Article 3.

Tous les Etats contractants peuvent prendre part aux travaux de la Commission.

Un Etat peut se faire représenter par un autre Etat; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

Article 4.

L'Office central instruit les questions à traiter et assume le service du secrétariat de la Commission.

Le Directeur et le Vice-directeur de l'Office central prennent part aux séances de la Commission avec voix consultative.

Article 5.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invité à assister, avec voix consultative, aux séances de la Commission, des représentants :

- a) d'Etats non contractants,
- b) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport, sous condition de réciprocité,
- c) d'organisations internationales non gouvernementales, s'occupant de transport, sous condition de réciprocité.

Article 6.

La Commission est valablement constituée lorsqu'un tiers des Etats contractants sont représentés.

Article 7.

La Commission désigne pour chaque session un président et un ou deux vice-présidents.

Article 8.

Les délibérations ont lieu en français et en allemand. Les exposés des membres de la Commission sont traduits immédiatement de vive voix et en substance. Le texte des propositions et les communications du président sont traduits in extenso.

Article 9.

Le vote a lieu par délégation et, sur demande, à l'appel nominal; chaque délégation d'un Etat contractant représenté à la séance a droit à une voix.

Une proposition n'est adoptée que si :

- a) ont pris part au vote au moins la moitié des délégations représentées à la Commission,
- b) elle a réuni la majorité des suffrages exprimés.

Article 10.

Les procès-verbaux des séances résument les délibérations dans les deux langues.

Les propositions et les décisions doivent y être insérées textuellement dans les deux langues. En cas de divergences entre le texte français et le texte allemand du procès-verbal en ce qui concerne les décisions, le texte français fait foi.

Les procès-verbaux sont distribués aux membres aussitôt que possible.

Si leur approbation ne peut avoir lieu au cours de la session, les membres remettent au secrétariat dans un délai approprié les corrections éventuelles.

Article 11.

Pour faciliter les travaux, la Commission peut constituer des sous-commissions; elle peut aussi constituer des sous-commissions chargées de préparer pour une session ultérieure des questions déterminées.

Chaque sous-commission désigne un président, un vice-président et, si le besoin s'en fait sentir, un rapporteur. Pour le reste, les dispositions des articles 1 à 5 et 8 § 10 sont applicables par analogie aux sous-commissions.

ANNEXE IV.

(Article 60).

Règlement d'arbitrage.

Article premier.

Nombre des arbitres.

Les tribunaux arbitraux constitués pour connaître des litiges autres que ceux entre Etats se composeront d'un, de trois ou de cinq arbitres, suivant les stipulations du compromis.

Article 2.

Choix des arbitres.

§ 1. Une liste d'arbitres est préétablie. Chaque Etat

contractant peut désigner au plus deux de ses ressortissants, spécialistes du droit international des transports, pour être inscrits sur la liste d'arbitres, établie et tenue à jour par le Gouvernement suisse.

§ 2. Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties.

Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas.

Les arbitres choisis conformément à l'alinéa précédent désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, selon le cas, lequel préside le tribunal arbitral.

Si les parties sont en désaccord sur le choix de l'arbitre unique ou si les arbitres choisis par les parties sont en désaccord sur la désignation du troisième ou du cinquième arbitre, selon le cas, le tribunal arbitral est complété par un arbitre désigné par le Président du Tribunal fédéral suisse, à la requête de l'Office central.

Le tribunal arbitral est composé de personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste.

§ 3. L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une autre nationalité que les parties.

L'intervention au litige d'une tierce partie demeure sans effet sur la composition du tribunal arbitral.

Article 3.

Compromis.

Les parties qui recourent à l'arbitrage concluent un compromis, lequel spécifie en particulier :

- a) l'objet du différend, déterminé d'une façon aussi précise et claire que possible;
- b) la composition du tribunal et les délais utiles pour la nomination du ou des arbitres;
- c) le lieu du tribunal.

Pour l'ouverture de la procédure arbitrale le compromis doit être communiqué à l'Office central.

Article 4.

Procédure.

Le tribunal arbitral décide lui-même de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après :

- a) le tribunal arbitral instruit et juge les causes dont il est saisi sur les éléments fournis par les parties sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celle-ci;
- b) il ne peut accorder plus ou autre chose que les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;
- c) la sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par l'intermédiaire de l'Office central;
- d) sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, la sentence arbitrale n'est pas susceptible de recours, exception faite toutefois de la révision ou de la nullité.

Article 5.

Greffe.

L'Office central fonctionne comme greffe du tribunal arbitral.

Article 6.

Frais.

La sentence arbitrale fixe les frais et dépens, y compris les honoraires des arbitres, et décide à laquelle des parties le paiement en incombe ou dans quelle proportion ils sont partagés entre elles.

LES PLENIPOTENTIAIRES SOUSSIGNES

sont convenus

A. Que les dispositions constituant l'Annexe V à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (Cim.) du 25 octobre 1952, seront les suivantes :

ANNEXE V.

(Article 57).

Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer.

Article premier.

§ 1. L'Office central des transports internationaux par chemins de fer siège à Berne, sous les auspices du Gouvernement suisse.

Le contrôle de son activité, tant sur le plan administratif que sur le plan financier, s'exerce dans le cadre établi par les dispositions de l'article 57 de la Convention et est confié à un Comité administratif.

A. cet effet, le Comité administratif.

a) veille à la bonne application par l'Office central des Conventions ainsi que des autres textes issus des conférences de révision et préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de ces Conventions et textes;

b) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat contractant ou par le directeur de l'Office.

§ 2. a) Le comité administratif se réunit à Berne. Il se compose de neuf membres, choisis parmi les Etats contractants.

b) La Confédération suisse dispose d'un siège permanent dans le Comité, dont elle assume la présidence. Les autres Etats membres sont nommés pour cinq ans. La Conférence diplomatique chargée de mettre en vigueur la Convention, en exécution de l'article 64 de celle-ci et en tenant compte d'une équitable répartition géographique, désigne les Etats faisant partie du Comité pour la première période de cinq ans. Elle décide des dispositions propres à déterminer la composition du Comité pour les périodes ultérieures.

c) Si une vacance se produit parmi les Etats membres, le Comité administratif désigne lui-même un autre Etat contractant pour occuper le siège vacant.

d) Chaque Etat membre désigne, comme délégué au Comité administratif, une personne qualifiée en raison de son expérience des questions de transport internationaux.

e) Le Comité administratif établit son règlement intérieur et se constitue lui-même.

Il tient au moins une réunion ordinaire chaque année; il tient, en outre, des réunions extraordinaires lorsque trois Etats membres au moins en font la demande.

Le secrétariat du Comité administratif est assuré par l'Office central.

Les procès-verbaux des séances du Comité administratif sont envoyés à tous les Etat contractants.

f) Les fonctions de délégué d'un Etat membre sont gratuites et les frais de déplacement qu'elles entraînent sont à la charge de cet Etat.

§ 3. a) Le Comité administratif établit le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central. Le Gouvernement suisse lui présente un projet à cet effet.

b) Le Comité administratif nomme le directeur, le vice-directeur et les conseillers de l'Office central; le Gouvernement suisse lui présente des propositions à cet effet. Pour ces nominations, le Comité administratif tient compte plus particulièrement de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique.

c) Le Comité administratif approuve le budget annuel de l'Office central, en tenant compte des dispositions de l'article 2 ci-après, ainsi que le rapport annuel de gestion.

La vérification des comptes de l'Office central, qui a trait uniquement à la concordance des écritures et des pièces comptables, dans le cadre du budget, est exercée par le Gouvernement suisse. Celui-ci transmet ces comptes, avec un rapport, au Comité administratif.

Le Comité administratif communique aux Etats contractants, avec le rapport de gestion de l'Office central et le relevé des comptes annuels de ce dernier, les décisions, résolutions et recommandations qu'il est appelé à formuler.

d) Le Comité administratif adresse à chaque conférence de révision, au moins deux mois avant l'ouverture de celle-ci, un rapport sur l'ensemble de son activité depuis la conférence précédente.

Article 2.

§ 1. Les frais de l'Office central sont supportés Par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de chemins de fer ou des parcours auxquels s'applique la Convention. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution est de 1 fr. 40 au maximum par kilomètre. Exceptionnellement, cette contribution peut, après accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, et approbation du Comité administratif, être réduite de cinquante pour cent au maximum pour des lignes exploitées dans des conditions particulières. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre est fixé, pour chaque exercice, par le Comité administratif, l'Office central entendu. Il toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'ont pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé est versé à un fonds de réserve.

§ 2. A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1er octobre, n'aurait pas versé sa part est, une deuxième fois, invité à la faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvelle au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi de son rapport de gestion pour l'exercice écoulé. Si, à la date du 1er juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche est faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues. En cas d'insuccès, l'Office central l'avise, trois mois plus tard, que, si le versement attendu n'a pas été effectué avant la fin de l'année, son abstention sera interprétée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la Convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche avant le 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté, tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procède à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

§ 3. Les montants non recouverts doivent, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordi-

naires dont dispose l'Office central et peuvent être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte est portée, dans un compte spécial, au débit des autres Etats contractants dans la proportion du nombre de kilomètres de lignes soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il a déjà, pendant la période de deux ans qui s'est terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été partie avec lui à la Convention.

§ 4. L'Etat dont les lignes ont été radiées dans les conditions indiquées au § 2 ci-dessus ne peut les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant, au préalable, les sommes dont il est resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de cinq pour cent à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'a invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

Article 3.

§ 1. L'Office central publie un bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les études qu'il jugerait utile d'y insérer.

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

Article 4.

§ 1. Les bordereaux et créances pour transport internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'entreprise créancière à l'Office central pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent ou, si les parties en font la demande, devant le tribunal arbitral prévu à l'article 60 de la Convention (Annexe X).

§ 3. Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice est tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent ou par le tribunal arbitral prévu à l'article 60 de la Convention (Annexe X).

§ 4. Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas donné suite, dans la quinzaine, aux injonctions de l'Office central, il lui est adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

§ 5. Dix jours après cette nouvelle mise en demeure si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse à l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. Si l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité

de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

Article 5.

Il est perçu une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant de l'activité prévue à l'article 57, § 1, lettres d) à f), de la Convention. Le montant de cette rémunération est fixé par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central.

Article 6.

Disposition transitoire.

La première réunion ordinaire du Comité administratif, qui est convoquée par le Gouvernement suisse, doit avoir lieu dans un délai de deux mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention.

B. Que les dispositions constituant l'Annexe II à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (Civ) du 25 octobre 1952 seront les suivantes:

ANNEXE II.

(Article 57).

Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer.

Article premier.

§ 1. L'Office central des transports internationaux par chemins de fer siège à Berne, sous les auspices du Gouvernement suisse.

Le contrôle de son activité, tant sur le plan administratif que sur le plan financier, s'exerce dans le cadre établi par les dispositions de l'article 57 de la Convention et est confié à un Comité administratif.

A cet effet, le Comité administratif.

a) veille à la bonne application par l'Office central des Convention ainsi que des autres textes issus des conférences de révision et préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de ces Conventions et textes;

b) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat contractant ou par le directeur de l'Office.

§ 2, a) Le Comité administratif se réunit à Berne. Il se compose de neuf membres, choisis parmi les Etats contractants.

b) La Confédération suisse dispose d'un siège permanent dans le Comité, dont elle assume la présidence. Les autres Etats membres sont nommés pour cinq ans. La conférence diplomatique chargée de mettre en vigueur la Convention, en exécution de l'article 63 de celle-ci et en tenant compte d'une équitable répartition géographique, désigne les Etats faisant partie du Comité pour la première période de cinq ans. Elle décide des dispositions propres à déterminer la composition du Comité pour les périodes ultérieures.

c) Si une vacance se produit parmi les Etats membres, le Comité administratif désigne lui-même un autre Etat contractant pour occuper le siège vacant.

d) Chaque Etat membre désigne, comme délégué au Comité administratif, une personne qualifiée en raison de son expérience des questions de transports internationaux.

e) Le Comité administratif établit son règlement intérieur et se constitue lui-même.

Il tient au moins une réunion ordinaire chaque année; il tient, en outre, des réunions extraordinaires lorsque trois Etats membres au moins en font la demande.

Le secrétariat du Comité administratif est assuré par l'Office central.

Les procès-verbaux des séances du Comité administratif sont envoyés à tous les Etats contractants.

f) Les fonctions de délégué d'un Etat membre sont gratuites et les frais de déplacement qu'elles entraînent sont à la charge de cet Etat.

§ 3. a) Le Comité administratif établit le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central. Le Gouvernement suisse lui présente un projet à cet effet.

b) Le Comité administratif nomme le directeur, le vice-directeur et les conseillers de l'Office central; le Gouvernement suisse lui présente des propositions à cet effet. Pour ces nominations, le Comité administratif tient compte plus particulièrement de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique.

c) Le Comité administratif approuve le budget annuel de l'Office central, en tenant compte des dispositions de l'article 2 ci-après, ainsi que le rapport annuel de gestion.

La vérification des comptes de l'Office central qui a trait uniquement à la concordance des écritures et des pièces comptables, dans le cadre du budget, est exercée par le Gouvernement suisse. Celui-ci transmet ces comptes, avec un rapport, au Comité administratif.

Le Comité administratif communique aux Etats contractants, avec le rapport de gestion de l'Office central et le relevé des comptes annuels de cet dernier, les décisions, résolutions et recommandation qu'il est appelé à formuler.

d) Le Comité administratif adresse à chaque conférence de révision, au moins deux mois avant l'ouverture de celle-ci, un rapport sur l'ensemble de son activité depuis la conférence précédente.

Article 2.

§ 1. Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de chemins de fer ou des parcours auxquels s'applique la Convention. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution est de 0 fr. 80 au maximum par kilomètre. Exceptionnellement, cette contribution peut, après accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, et approbation du Comité administratif, être réduite de cinquante pour cent au maximum pour des lignes exploitées dans des conditions particulières. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre est fixé, pour chaque exercice par le Comité administratif, l'Office central entendu. Il est toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'ont pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé est versé à un fonds de réserve.

§ 2. A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1er octobre, n'aurait pas versé sa part est, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvelle au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi de son rapport de gestion pour l'exercice écoulé. Si, à la date du 1er juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche est faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues. En cas d'insuccès, l'Office central l'avise, trois mois plus tard, que si le versement attendu n'a pas été effectué avant la fin de l'année, son abstention

sera interprétée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la Convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche avant le 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté, tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procède à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

§ 3. Les montants non recouverts doivent, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et peuvent être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte est portée, dans un compte spécial, au débit des autres Etats contractants dans la proportion du nombre de kilomètre de lignes soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il a déjà pendant la période de deux ans qui s'est terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été partie avec lui à la Convention.

§ 4. L'Etat dont les lignes ont été radiées dans les conditions indiquées au § 2 ci-dessus ne peut les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant, au préalable, les sommes dont il est resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de cinq pour cent à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'a invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

Article 3.

§ 1. L'Office central publie un bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les études qu'il jugerait utile d'y insérer.

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

Article 4.

§ 1. Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'entreprise créancière à l'Office central pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent ou, si les parties en font la demande, devant le tribunal arbitral prévu à l'article 60 de la Convention (Annexe IV).

§ 3. Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice est tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent ou par le tribunal arbitral prévu à l'article 60 de la Convention (Annexe IV).

§ 4. Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas donné suite, dans la quinzaine, aux injonctions de l'Office central, il lui est adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

§ 5. Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse à

l'Etat contractant dont dépend l'entreprise se transport un avis motive, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. Si l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

Article 5.

Il est perçu une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant de l'activité prévue à l'article 57, § 1, lettres d) à f), de la Convention. Le montant de cette rémunération est fixé par la Comité administratif, sur proposition de l'Office central.

Article 6.

Disposition transitoire.

La première réunion ordinaire du Comité administratif, qui est convoquée par le Gouvernement suisse, doit avoir lieu dans un délai de deux mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention.

Le présent document demeure ouvert à la signature jusqu'au 1er juin 1953.

EN FOI DE QUOI, les Plenipotentiaires ci-après munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé le présent document.

FAIT à BERNE, le onze avril mil neuf cent cinquante-trois en un seul exemplaire qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Pour l'Autriche :

Pour la Belgique :

Pour la Bulgarie :

Pour la Danemark :

Pour l'Espagne :

Pour la Finlande :

Pour la France :

Pour la Grèce :

Pour la Hongrie :

Pour l'Italie :

Pour le Liban :

Pour le Liechtenstein :

Pour le Luxembourg :

Pour la Norvège :

Pour les Pays-Bas :

Pour la Pologne :

Pour le Portugal :

Pour la Roumanie :

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

Pour la Suède :

Pour la Suisse :

Pour la Tchécoslovaquie :

Pour la Turquie :

Pour la Yougoslavie :

PROTOCOLE ADDITIONNEL

aux Conditions internationales du 25 octobre 1952, concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV).

Les Plenipotentiaires Soussignés.

Sont convenus des dispositions ci-après :

1o Les Etats qui n'ont pas signé les Conventions du 25 octobre 1952, ou les parties territoriales de tels Etats et sur les lignes de chemins de fer desquels les Conventions du 23 novembre 1933 sont appliquées, peuvent notifier au Gouvernement suisse qu'ils ont adopté, par voie de législation interne, les dispositions des Conventions de 1952 et qu'ils les appliqueront suivant les règles de leur constitution.

2o Au cas où la notification visée ci-dessus est faite, les effets en sont les suivants :

a) Les dispositions des Conventions de 1952 sont applicables dans les rapports entre les Etats contractants et les Etats ou parties territoriales mentionnés sous 1o et ayant fait cette notification, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de réception de la notification par le Gouvernement suisse si les Conventions sont entrées en vigueur ou, dans le cas contraire, à partir de la date de leur entrée en vigueur.

b) Le Gouvernement suisse constate la date de réception de la notification et la communique aux Etats parties aux Conventions de 1952 ainsi qu'aux Etats ou parties territoriales d'Etats ayant fait usage de la faculté visée sous 1o.

c) Plusieurs parties territoriales correspondant à un des Etats mentionnés sous 1o n'ont pas plus d'une voix. Les modalités d'application de ce principe seront réglées par une Conférence intergouvernementale des Etats signataires des Conventions de 1952. Sous tous les autres rapports, ces Etats ou leurs parties territoriales ont les mêmes droits et obligations que les Etats qui ont ratifié les Conventions de 1952 ou qui y ont adhéré.

3o Afin de rendre obligatoires pour l'usager, selon le droit du Royaume-Uni, les prescriptions des Conventions de 1952 en ce qui concerne les lignes des parties territoriales des Etats non signataires ou non adhérents, le Gouvernement du Royaume-Uni, par dérogation aux dispositions de ces Conventions, est habilité à insérer, pour le trafic en provenance du Royaume-Uni, une référence au présent Protocole additionnel dans les formules imprimées de la lettre de voiture (CIM), du billet international et du bulletin de bagages (CIV).

4o Ce Protocole, complétant les Conventions de 1952 demeure ouvert à la signature jusqu'au 1er Juin 1953.

Il doit être ratifié.

Les Etats qui n'auront pas signé le présent Protocole avant cette date et les Etats participant aux Conventions susvisées en application de l'article 65 de la CIM et de l'article 64 de la CIV de 1952 peuvent adhérer au présent Protocole par notification.

L'instrument de la ratification ou la notification de l'adhésion sera déposé auprès du Gouvernement suisse.

Le présent Protocole entre en vigueur six mois avant la date prévue pour la mise en application des Conventions de 1952.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Berne, le onze avril mil neuf cent cinquante-trois, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacun des Gouvernements représentés à cette Conférence.

Pour l'Autriche :

Pour la Belgique :

Pour la Bulgarie :

Pour le Danemark :

Pour l'Espagne :

Pour la Finlande :

Pour la France :

Pour la Grèce :

Pour la Hongrie :

Pour la Italie :

Pour le Liban :

Pour le Liechtenstein :

Pour le Luxembourg :

Pour le Norvege :

Pour les Pays-Bas :

Pour la Pologne :

Pour le Portugal :

Pour la Roumanie :

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord :

Pour la Suède :

Pour la Suisse :

Pour la Tchécoslovaquie :

Pour la Turquie :

Pour la Yougoslavie :

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΙΣ

Ἀφορώσα

εἰς τὴν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων διὰ σιδηρῶν

(C. I. M.)

Οἱ ὑπογεγραμμένοι πληρεξούσιοι.

ἀναγνωρίσαντες τὴν ἀνάγκην ἀναθεωρήσεως τῆς Διεθνούς Συμβάσεως τῆς ἀφορώσης εἰς τὴν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων διὰ σιδηροδρόμων, τῆς ὑπογραφείσης ἐν Ρώμῃ τὴν 23 Νοεμβρίου 1933, συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 60 τῆς Συμβάσεως ταύτης, ἀπεφάσισαν νὰ συνομολογήσουν νέον πρὸς τοῦτο Σύμβασιν καὶ συνεφώνησαν ἐπὶ τῶν κάτωθι ἁρθρῶν:

Μέρος πρῶτον

Ἀντικείμενον καὶ ἔκτασις ἰσχύος τῆς Συμβάσεως

Ἄρθρον 1.

Σιδηρόδρομοι καὶ μεταφοραὶ εἰς τὰς ὁποίας ἐφαρμόζεται ἡ Σύμβασις.

§ 1. Ἡ παρούσα Σύμβασις ἐφαρμόζεται, τηρουμένων τῶν ἐν ταῖς ἐπομέναις παραγράφοις προβλεπομένων ἐξαιρέσεων, εἰς πᾶσαν ἀποστολὴν ἐμπορευμάτων, παραδιδομένην πρὸς μεταφορὰν μὲ διεθνὴ κατ' εὐθείαν φορτωτικὴν ἐπὶ διαδρομῇ διερχομένης διὰ τοῦ ἐδάφους δύο τοῦλάχιστον συμβεβλημένων Κρατῶν καὶ ἐκτελουμένην ἀποκλειστικῶς διὰ γραμμῶν ἐγγεγραμμένων εἰς τὸν κατὰ τὸ ἄρθρον 58 καταρτιζόμενον πίνακα.

§ 2. Ἀποστολαί, τῶν ὁποίων ὁ σταθμὸς (1) ἀποστολῆς καὶ ὁ σταθμὸς προορισμοῦ κεῖνται ἐπὶ ἐδάφους ἑνὸς καὶ τοῦ αὐτοῦ Κράτους καὶ αἱ ὁποῖαι διέρχονται διὰ τοῦ ἐδάφους ἄλλου Κράτους μόνον διαμετακομιστικῶς, ὑπάγονται εἰς τὸ ἐσωτερικὸν Δίκαιον τοῦ Κράτους ἀφετηρίας ὑπὸ τὰς ἐξῆς προϋποθέσεις:

α) ὅταν αἱ γραμμαὶ, διὰ τῶν ὁποίων ἐκτελεῖται ἡ διαμετακομὴς τελοῦν ὑπὸ ἀποκλειστικὴν ἐκμετάλλευσιν σιδηροδρόμου τοῦ Κράτους ἀφετηρίας.

β) ἔστω καὶ ἂν αἱ γραμμαὶ, διὰ τῶν ὁποίων ἐκτελεῖται ἡ διαμετακομὴς, δὲν τελοῦν ὑπὸ ἀποκλειστικὴν ἐκμετάλλευσιν σιδηροδρόμου τοῦ Κράτους ἀφετηρίας, ὅταν οἱ ἐν διαφερόμενοι σιδηρόδρομοι ἔχουν συνάψει εἰδικὰς συμφωνίας, δυνάμει τῶν ὁποίων αἱ μεταφοραὶ αὗται δὲν θεωροῦνται διεθνεῖς.

§ 3. Αἱ μεταξύ σταθμῶν δύο ὁμόρων κρατῶν ἀποστολαί, ἂν αἱ γραμμαὶ διὰ τῶν ὁποίων ἐκτελεῖται ἡ μεταφορὰ τελοῦν ἀποκλειστικῶς ὑπὸ ἐκμετάλλευσιν σιδηροδρόμου τοῦ ἑνὸς ἐκ τῶν Κρατῶν τούτων, ὑπάγονται εἰς τὸ ἐσωτερικὸν Δίκαιον τοῦ Κράτους τούτου, ἐφόσον καὶ ὁ ἀποστολεὺς διὰ τῆς ἐκλογῆς τοῦ ὑποδείγματος φορτωτικῆς ζητεῖ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἰσχυόντων ἐπὶ τῶν σιδηροδρόμων τούτων ἐσωτερικῶν Κανονισμῶν, οἱ δὲ Νόμοι καὶ Κανονισμοὶ τῶν ἐνδιαφερομένων Κρατῶν δὲν ἀντίκεινται εἰς τοῦτο.

Ἄρθρον 2.

Διατάξεις σχετικαὶ μὲ μικτὰς μεταφορὰς.

§ 1. Δύνανται νὰ ἐγγραφοῦν εἰς τὸν ἐν τῷ πρώτῳ ἁρθρῷ προβλεπόμενον πίνακα, πλὴν τῶν σιδηροδρόμων, καὶ τακτικαὶ γραμμαὶ αὐτοκινητιστικῶν ἢ ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν, συμπληροῦσαι σιδηροδρομικὰς διαδρομὰς καὶ ἐκτελοῦσαι τὰς διεθνεῖς μεταφορὰς ὑπὸ τὴν εὐθύνην συμβεβλημένου Κράτους ἢ σιδηροδρόμου ἐγγεγραμμένου ἐν τῷ πίνακι.

§ 2. Αἱ ἑπιχειρήσεις τῶν γραμμῶν τούτων ὑπόκεινται εἰς ὅλας τὰς διὰ τῆς παρούσης Συμβάσεως ἐπιβαλλομένας εἰς τοὺς σιδηροδρόμους ὑποχρεώσεις καὶ περιβάλλονται δι' ὅλων τῶν ὑπ' αὐτῆς ἀναγνωριζομένων εἰς τούτους δικαιωμάτων,

(1) Διὰ τοῦ δρου «σταθμὸς» νοοῦνται ἐπίσης οἱ λιμένες τῶν ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν καὶ οὐδέποτε ἐγκατάστασις τῶν αὐτοκινητιστικῶν ὑπηρεσιῶν, αἱ ὁποῖαι εἶναι εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ κοινῶς πρὸς ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

ἐπιφυλαττομένης ὅμως τῆς ἰσχύος τῶν ἀναγκάως προκύπτουσιν μεταβολῶν ἐκ τοῦ λόγου τῶν μεταξύ τῶν τρόπων τοῦτον μεταφορᾶς ὑφισταμένων διαφορῶν. Οἱ περὶ εὐθύνῃς ὅμως κόνοντες, τοὺς ὑποίους καθορίζει ἡ παρούσα σύμβασις, δὲν ἐπιδέχονται μεταβολήν.

§ 3. Πᾶν Κράτος, ἐπιθυμοῦν νὰ ἐγγράψῃ ἐν τῷ πίνακι γραμμὴν ἐκ τῶν ἐν τῇ § 1 ὁριζομένην, ὀφείλει νὰ λάβῃ τὰ ἀναγκαῖα μέτρα ὅπως αἱ ἐν τῇ § 2 προβλεπόμεναι μεταβολαὶ δημοσιευθοῦν κατ' ὃν τρόπον καὶ τὰ τιμολόγια.

§ 4. Διὰ διεθνεῖς μεταφορὰς ἐκτελουμένας συγχρόνως διὰ σιδηροδρόμου καὶ ἄλλων μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων, ἐξαιρέσει τῶν ἐν τῇ § 1 ὁριζομένων, οἱ σιδηρόδρομοι δύνανται ἀπὸ κοινῶς μετὰ τῶν ἐνδιαφερομένων μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων νὰ καθορίσουν τιμολογιακὰς διατάξεις δι' ἐφαρμογῆς νομικῶν κανόνων ἐκτὸς τοῦ πλαισίου τῆς παρούσης Συμβάσεως ἐπὶ σκοπῷ προσαρμογῆς πρὸς τὰς ἰδιομορφίας ἐκάστου τρόπου μεταφορᾶς. Δύνανται δὲν ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ νὰ προβλέψουν χρῆσιν τίτλου μεταφορᾶς διαφόρου ἀπὸ τὸν ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει ὁριζόμενον.

Ἄρθρον 3.

Ὑπὸ ἐπιφύλαξιν τῶν ἐν ἁρθρῷ 4, § 2 προβλεπομένων παρεκκλίσεων, ἀποκλείονται τῆς μεταφορᾶς:

α) Ἀντικείμενα, τῶν ὁποίων ἡ μεταφορὰ ἀνήκει ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν Διοίκησιν τῶν ταχυδρομείων ἔστω καὶ ἐπὶ ἑνὸς μόνον τῶν πρὸς διάνυσιν ἐδαφῶν.

β) ἀντικείμενα, τὰ ὁποῖα ὡς ἐκ τῶν διαστάσεων τοῦ βάρους ἢ τῆς διασκευῆς των δὲν προσαρμόζονται εἰς τὴν αἰτουμένην μεταφορὰν, λόγῳ εἰδικῶς τῶν ἐγκαταστάσεων καὶ τοῦ ὕλικου καὶ ἑνὸς ἔστω ἐκ τῶν σιδηροδρομικῶν δικτύων διὰ τῶν ὁποίων ὁλᾷ ἐκτελεσθῇ.

γ) ἀντικείμενα, τῶν ὁποίων ἡ μεταφορὰ ἀπαγορεύεται ἔστω καὶ ἐπὶ ἑνὸς τῶν πρὸς διάνυσιν ἐδαφῶν.

δ) ἀντικείμενα καὶ ὕλικά ἀποκλειόμενα τῆς μεταφορᾶς δυνάμει τοῦ παραρτήματος 1 τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Ἄρθρον 4.

§ 1. Τὰ κάτωθι ἀναφερόμενα ἀντικείμενα γίνονται δεκτὰ πρὸς μεταφορὰν ὑπὸ τοὺς κάτωθι ὅρους:

α) Ὑλικά καὶ ἀντικείμενα ἐμφαινόμενα ἐν τῷ παραρτήματι 1 τῆς παρούσης Συμβάσεως γίνονται δεκτὰ ὑπὸ τοὺς ἐν τῷ παραρτήματι τούτῳ καθωρισμένους ὅρους.

β) Μεταφοραὶ νεκρῶν γίνονται δεκταὶ ὑπὸ τοὺς κάτωθι ὅρους:

1ον ἡ μεταφορὰ ἐκτελεῖται διὰ μεγάλης ταχύτητος ὑπὸ τὴν φύλαξιν συνοδευόντος προσώπου, πλὴν ἂν ἡ διὰ μικρᾶς ταχύτητος μεταφορὰ ἢ ἡ ἀπαλλαγὴ ἀπὸ τῆς συνοδείας γίνονται δεκταὶ ἐφ' ὅλων τῶν εἰς τὴν μεταφορὰν μετεχόντων σιδηροδρόμων.

2ον) Τὰ τέλη μεταφορᾶς προκαταβάλλονται ὑποχρεωτικῶς κατὰ τὴν ἀποστολὴν.

3ον) Ἡ μεταφορὰ ὑπόκειται εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν Νόμων καὶ ἀστυνομικῶν κανονισμῶν ἐκάστου Κράτους ἐκτὸς ἂν αὕτη ρυθμίζεται δι' εἰδικῶν συμβάσεων μεταξύ πολλῶν Κρατῶν.

γ) Σιδηροδρομικὰ ὀχήματα κυλιόμενα διὰ τῶν ἰδίων τροχῶν γίνονται δεκτὰ ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι διαπιστοῦται ὑπὸ ἑνὸς ἐκ τῶν σιδηροδρόμων ὅτι τὰ ὀχήματα ταῦτα εἶναι εἰς κατάστασιν κυκλοφορίας καὶ ὅτι τὸ γεγονός τοῦτο βεβαιοῦται δι' ἐγγραφῆς ἐπὶ τοῦ ὁχήματος ἢ δι' εἰδικῶς πιστοποιητικοῦ. Αἱ ἀτμομηχαναὶ, τὰ ἐφοδιοφόρα ὀχήματα καὶ αἱ αὐτοκινητάμαξαι πρέπει καὶ νὰ συνοδεύωνται ὑπὸ ὑπαλλήλου διατιθεμένου τοῦ τοῦ ἀποστολέως καὶ ἀρμοδίου συγκεκριμένου διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τῆς λιπάνσεως.

δ) Ζῶντα ζῶα γίνονται δεκτὰ ὑπὸ τοὺς κάτωθι ὅρους:

1ον Αἱ ἀποστολαὶ ζῶντων ζώων πρέπει νὰ συνοδεύωνται ὑπὸ ὑπαλλήλου διατιθεμένου ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ἐκτὸς ἂν πρόκειται περὶ μικροσώμων ζώων παραδιδομένων πρὸς μεταφορὰν ἐντὸς κλωβῶν, κιβωτίων, καλαθίων κλπ., καλῶς κεκλεισμένων. Δὲν ἀπαιτεῖται ὅμως συνοδεία ἐπὶ ἐξαιρέσεως προβλεπομένην ὑπὸ διεθνῶν τιμολογίων ἢ διὰ συμφωνιῶν συναφθεισῶν μεταξύ τῶν σιδηροδρομικῶν δικτύων.

2ον Ὁ ἀποστολεὺς ὀφείλει νὰ τηρῇ τὰς διατάξεις τῆς κτηνιατρικῆς ὑπηρεσίας τῶν Κρατῶν ἀποστολῆς, προορισμοῦ καὶ διαμετακομίσεως.

Ἀντικείμενα, τῶν ὁποίων ἡ μεταφορὰ ἐμφανίζει, κατὰ τὴν γνώμην τῆς ὑπηρεσίας τοῦ σιδ]μου εἰδικὰς δυσκολίας λόγω τῶν ἐγκαταστάσεων καὶ τοῦ ὕλικου καὶ ἐνὸς ἑστώ τῶν σιδηροδρομικῶν δικτύων διὰ τῶν ὑποίων θὰ ἐκτελεσθῇ ἡ μεταφορὰ, γίνονται δεκτὰ ὑπὸ ὀρισμένους τεχνικοὺς ὁρους ἢ ὑπὸ εἰδικούς ὁρους ἐκμεταλλεύσεως καθοριζομένους ἐν ἐκάστη περιπτώσει ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου. Αἱ μεταφοραὶ αὗται δύνανται νὰ ὑπαχθῶν εἰς εἰδικὰς προθεσμίας παραδόσεως καθοριζομένας ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου κατὰ τὴν σύναψιν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

§ 2. Δύο ἢ πλεονα ἐκ τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν δύνανται νὰ συνομολογήσουν διὰ συμφωνιῶν ὅτι ὀρισμένα εἶδη ἀποκλειόμενα διὰ τῆς παρούσης συμβάσεως τῆς μεταφορᾶς θὰ γίνονται δεκτὰ εἰς διεθνῇ μεταφορὰν μεταξὺ τῶν Κρατῶν τούτων ὑπὸ ὀρισμένους ὁρους ἢ ὅτι τὰ ἐν τῷ Παραρτήματι I ἀναφερόμενα ὕλικά καὶ ἀντικείμενα θάγινονται δεκτὰ ὑπὸ ὁρους ὀλιγώτερον αὐστηροῦς τῶν προβλεπομένων ἐν τῷ Παραρτήματι I.

Ἐφόσον τοιοῦτου εἶδους συμφωνίαι ἀποδέχονται πρὸς μεταφορὰν ὕλικά καὶ ἀντικείμενα ἀποκλειόμενα αὐτῆς διὰ τῶν διατάξεων τοῦ παραρτήματος I. πρέπει αἱ συμφωνίαι αὗται νὰ κοινοποιηθῶν εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον Διεθνῶν Σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν, τὸ ὁποῖον θὰ φέρῃ εἰς τὴν ἡμερησίαν διάταξιν τῆς προσεχοῦς συνόδου τῆς Ἐπιτροπῆς ἐμπειρογνομόνων τὰς σχετικὰς μετὰ τὴν ἀποδοχὴν ταύτην διατάξεις τῆς συμφωνίας, ἐκτὸς ἂν αἱ διατάξεις αὗται ἐξητάσθωσαν ἤδη καὶ ἀπερρίφθωσαν ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς.

Οἱ σιδηρόδρομοι δύνανται ἐπίσης διὰ σχετικῶν ὁρων περιλαμβανομένων εἰς τὰ τιμολόγια εἶτε νὰ ἀποδεχθῶν ὀρισμένα εἶδη ἀποκλειόμενα τῆς μεταφορᾶς διὰ τῆς παρούσης Συμβάσεως, εἶτε νὰ καθορίσουν ὁρους ἀποδοχῆς ὀλιγώτερον αὐστηροῦς τῶν ἐν τῷ Παραρτήματι I περιλαμβανομένων διὰ τὰ ὑπὸ ὁρους κατὰ τὸ παράρτημα τοῦτο γενόμενα δεκτὰ ἀντικείμενα.

Ἄρθρον 5.

Ὑποχρέωσις τοῦ σιδηροδρόμου πρὸς ἐκτέλεσιν μεταφορᾶς.

§ 1 Ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται, συμμορφούμενος πρὸς τοὺς ὁρους τῆς παρούσης Συμβάσεως, νὰ ἐκτελέσῃ πᾶσαν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων, προϋποτιθεμένου ὅτι

α) ὁ ἀποστολεὺς τηρεῖ τὰς διατάξεις τῆς Συμβάσεως

β) ἡ μεταφορὰ εἶναι δυνατὴ διὰ τῶν κοινῶν μεταφορικῶν μέσων, τὰ ὁποῖα ἐπιτρέπουν τὴν ἱκανοποίησιν τὴν κανονικῶν ἀναγκῶν τῆς ὑπηρεσίας μεταφορῶν.

γ) ἡ μεταφορὰ δὲν παρακωλύεται ὑπὸ περιστάτικῶν ἀναπορεύκτων διὰ τὸν σιδ]μον, ἢ ἄρσις τῶν ὁποίων δὲν ἐξαρτᾶται ἀπὸ αὐτόν.

§ 2. Ὁ σιδηρόδρομος δὲν ὑποχρεοῦται νὰ δεχθῇ ἀντικείμενα, τῶν ὁποίων ἡ φόρτωσις, μεταφόρτωσις ἢ ἐκφόρτωσις ἀπαιτοῦν τὴν χρησιμοποίησιν εἰδικῶν μέσων, ἐκτὸς ἂν οἱ σταθμοὶ εἰς οὓς πρέπει νὰ ἐκτελεσθῶν αὗται διαθέτουν τοιαῦτα μέσα.

§ 3. Ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ δέχεται μόνον ἀποστολάς, τῶν ὁποίων ἡ μεταφορὰ δύνανται νὰ ἐκτελεσθῇ ἀμέσως. Αἱ ἰσχύουσιν ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς διατάξεις καθορίζουν εἰς ποίας περιπτώσεις ὁ σταθμὸς οὗτος ὑποχρεοῦται νὰ δεχθῇ προσωρινῶς ἐπὶ παρκαταθήκῃ ἀποστολάς, δι' ἧς δὲν πληροῦται ὁ ἄνω ὁρος.

§ 4. Αἱ ἀποστολαὶ πρέπει νὰ ἀποστέλλωνται κατὰ τὴν σειρὰν τῆς παραλαβῆς των πρὸς μεταφορὰν, πλὴν τῆς ἐν § 5 προβλεπομένης περιπτώσεως.

§ 5. Ἐφόσον τὸ δημόσιον συμφέρον ἢ αἱ ἀνάγκαι ἐκμεταλλεύσεως ἀπαιτοῦν τοῦτο, δύνανται ἢ ἀρμοδίᾳ Ἀρχὴ νὰ ὀρίσῃ ὅτι

α) ἡ ὑπηρεσία θὰ ἀνασταλῇ ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει.

β) ὀρισμέναι ἀποστολαὶ θὰ ἀποκλεισθῶν προσωρινῶς ἢ θὰ γίνωνται δεκταὶ μόνον ἐπὶ ὀρισμένοις ὁροις.

γ) ὀρισμένα ἀποστολαὶ θὰ ἀπολαύων προσωρινῶς προτεραιότητος.

Τὰ μέτρα ταῦτα πρέπει νὰ γνωστοποιηθῶσιν ἀμέσως εἰς τὸ κοινὸν καὶ εἰς τοὺς σιδηροδρόμους, ἐπιφορτιζομένους νὰ εἰδοποιήσουν σχετικῶς τοὺς σιδηροδρόμους τῶν ἄλλων Κρατῶν πρὸς δημοσίευσιν τῶν ληφθέντων μέτρων.

Ἐφόσον εἰκάζεται ὅτι ἡ διάρκεια τῶν μέτρων τούτων θὰ ὑπερβῇ ἀναγκαιῶς τὸν ἕνα μῆνα, θὰ ἀνακοινῶνται ταῦτα καὶ πρὸς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν Διεθνῶν Σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν, τὸ ὁποῖον θὰ γνωστοποιῇ ταῦτα εἰς τὰ ἄλλα Κράτη.

§ 6. Οἰκλήποτε παράβασις ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου τούτου δύνανται νὰ προκαλέσῃ ἀγωγὴν περὶ ἐπανορθώσεως τῆς προκυψάσης ἐντεῦθεν ζημίας.

ΜΕΡΟΣ II.

Περὶ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς

Κεφάλαιον πρῶτον

Τύπος καὶ ὅροι τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

Ἄρθρον 6.

Περιεχόμενον καὶ τύπος τῆς φορτωτικῆς

§ 1. Ὁ ἀποστολεὺς ὀφείλει διὰ πᾶσαν διεθνῇ ἀποστολήν, ὑπαγομένην εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν, νὰ προσάγῃ φορτωτικὴν σύμφωνον πρὸς τὸ ἐν τῷ Παραρτήματι II τῆς παρούσης Συμβάσεως, ὑπόδειγμα. Δύνανται ὅμως τὸ σχῆμα τοῦ ἐντύπου τῆς φορτωτικῆς νὰ ὀρισθῇ διὰ τῶν τιμολογιακῶν διατάξεων μικρότερον δι' ὀρισμένας ὑπηρεσίας μεταφορῶν μεταξὺ ὁρίων χωρῶν.

Τὰ ἐντυπα φορτωτικῶν πρέπει νὰ ἔχουν ἐκτυπωθῇ ἐπὶ λευκοῦ χάρτου γραφῆς, ἀνθεκτικοῦ. Φέρουν ταῦτα, διὰ τῆς μεγάλῃς ταχύτητος, δύο ἐρυθρὰς ταινίας πλάτους ἐνὸς τοῦνλάχιστον ἑκατοστομέτρου, μίαν εἰς τὸ ἄνω ἄκρον καὶ μίαν εἰς τὸ κάτω ἄκρον, τόσον ἐπὶ τῆς προσθίας, ὅσον καὶ ἐπὶ τῇ ὀπισθίας ὀψεως. Διὰ τὸ ἀντίγραφον φορτωτικῆς δύνανται νὰ χρησιμοποιηθῇ χάρτης ἀνοικτοῦ κυανοῦ χρώματος.

§ 2. Τὰ διεθνῇ τιμολόγια ἢ αἱ μεταξὺ σιδηροδρόμων συμφωνίαι ὀρίζουν εἰς ποίαν γλῶσσαν πρέπει νὰ ἐκτυπωθῶν τὰ ἐντυπα φορτωτικῶν Ἐν ἐλλείψει τιμολογιακῶν ἢ συμβατικῶν διατάξεων, τὰ ἐντυπα πρέπει νὰ ἐκτυπωθῶν εἰς μίαν τῶν ἐπισήμων γλωσσῶν τοῦ Κράτους ἀποστολῆς, πέραν δὲ τούτου πρέπει νὰ περιλαμβάνουν κείμενον εἰς γαλλικὴν ἢ γερμανικὴν ἢ ἰταλικὴν γλῶσσαν, δύνανται δὲ νὰ περιέχουν οἰαδήποτε μεταφράσεις εἰς ἄλλας γλώσσας ἐφόσον τοῦτο κρίνεται σκόπιμον.

Τὸ μέρος, τὸ ὁποῖον πρέπει νὰ συμπληρωθῇ ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως, πρέπει νὰ συντάσσεται εἰς μίαν τῶν ἐπισήμων γλωσσῶν τῆς χώρας ἀποστολῆς. Διεθνῇ τιμολόγια ἢ συμφωνίαι μεταξὺ τῶν σιδηροδρόμων δύνανται νὰ προβλέψουν ἂν θὰ πρέπει νὰ ἐπισυναφθῶν μεταφράσεις τῶν ἐγγραφῶν τούτων καὶ ποῖαι. Ἐν ἐλλείψει τοιούτων τιμολογιακῶν ἢ συμβατικῶν διατάξεων, ὁ ἀποστολεὺς πρέπει νὰ ἐπισυνάψῃ μετάφρασιν εἰς γαλλικὴν ἢ γερμανικὴν ἢ ἰταλικὴν γλῶσσαν, ἐκτὸς ἂν αἱ ἐγγραφαὶ ἔχουν ἤδη γίνεαι εἰς μίαν ἐκ τῶν γλωσσῶν τούτων.

Ὁ σιδηρόδρομος δύνανται νὰ ἀξιῶσῃ ὅπως αἱ ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ἀναγραφτέαι ἐν τῇ φορτωτικῇ ἐνδείξεις καὶ καὶ δηλώσεις καὶ ἐπὶ τῶν εἰς τὴν φορτωτικὴν συνημμένων ἐγγράφωνται μετὰ λατινικοῦ χαρακτήρα.

§ 3. Τὸ διὰ χονδρῶν γραμμῶν πλαισιωμένα μέρος τοῦ ἐντύπου πρέπει νὰ συμπληροῦνται ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου, τὰ δὲ λοιπὰ ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως, Ὁ ἀποστολεὺς ὀφείλει νὰ διαγράψῃ τοὺς μὴ χρησιμοποιηθέντας πρὸς ἐγγράφην χώρους.

§ 4. Ἡ ἐκλογὴ ἐντύπου φορτωτικῆς λευκοῦ ἢ μετὰ ἐρυθρὰς ταινίας καθορίζει ἂν ἡ μεταφορὰ τοῦ ἐμπορεύματος θὰ γίνῃ διὰ μικρᾶς ἢ διὰ μεγάλης ταχύτητος.

Αίτησις μεγάλης ταχύτητος διὰ τμήμα τῆς διαδρομῆς καὶ μικρᾶς ταχύτητος διὰ τὸ ὑπόλοιπον τμήμα δὲν γίνεται δεκτὴ πλὴν περιπτώσεως συμπτῶς ἐπὶ τούτου μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων σιδηροδρόμων.

§ 5. Αἱ ἐπὶ τῆς φορτωτικῆς ἀναγραπτέαι ἐνδείξεις πρέπει νὰ ἀναγράφωνται ἢ νὰ ἐκτυπῶνται δι' ἀνεξιτήλων στοιχείων, φορτωτικαὶ φέρουσαι διορθώσεις ἢ ἀποξέσεις ἢ ἐπὶ τῶν ὁποίων ἔχουν ἐπικολληθῇ τεμάχια χάρτου δὲν γίνονται δεκταί. Αἱ διαγραφαὶ εἶναι ἀνεκταὶ ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι ὁ ἀποστολεὺς βεβαιῶνῃ ταύτας διὰ τῆς ὑπογραφῆς του καὶ ὅτι ἀναγράφει οὗτος τὰ διορθωθέντα ποσὰ ὁλογράφως προκειμένου περὶ τοῦ ἀριθμοῦ ἢ τοῦ βάρους τῶν δεμάτων.

§ 6. Ἡ φορτωτικὴ πρέπει νὰ περιέχῃ ὑποχρεωτικῶς τὰς κάτωθι ἐγγράφας.

α) τὸν τόπον καὶ τὴν ἡμερομηνίαν συντάξεως τῆς φορτωτικῆς.

β) τὴν ἐνδειξιν τοῦ σιδηροδρόμου ἀποστολῆς.

γ) τὴν ἐνδειξιν τοῦ σιδηροδρόμου προορισμοῦ καὶ τὴν τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦς με' ὅλους τοὺς ἀναγκαίους ἐιδικούς προσδιορισμοὺς πρὸς ἀποφυγὴν πάσης συγχίσεως μεταξὺ διαφόρων σταθμῶν ἐξυπηρετούντων ἓνα καὶ τὸν αὐτὸν τύπον ἢ μεταξὺ τύπων ὁμωνύμων ἢ ἐχόντων παραπλήσια ὀνόματα.

δ) Τὸ ὄνομα καὶ τὴν διεύθυνσιν τοῦ παραλήπτου. "Ἐν μόνον φυσικὸν πρόσωπον ἢ ὑποκείμενον δικαιωμάτων δύναται νὰ ἀναγραφῇ ὡς παραλήπτης. "Ἐνδείξεις ὡς παραλήπτου τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ ἢ ὑπαλλήλου τοῦ σταθμοῦ τούτου δὲν γίνεται δεκτὴ ἐκτὸς ἂν τὸ ἐφαρμοστέον τιμολόγιον ἐπιτρέπῃ τοῦτο ρητῶς. Διευθύνσεις μὴ μνημονεύουσαι τὸ ὄνομα τὸν παραλήπτου ὡς «εἰς διαταγὴν, τοῦ.....» ἢ «εἰς τὸν κομιστὴν τοῦ ἀντιγράφου τῆς φορτωτικῆς» δὲν ἐπιτρέπονται.

ε) Τὸν καθορισμὸν τοῦ ἐμπορεύματος, τὴν ἐνδειξιν τοῦ βάρους ἢ, ἐν ἐλλείψει τοιαύτης ἄλλην ἀνάλογον ἐνδειξιν, σύμφωνον πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ σιδηροδρόμου ἀποστολῆς.

"Ὅταν οἱ Νόμοι καὶ οἱ Κανονισμοὶ τῆς χώρας ἀποστολῆς ἐπιτρέπουν εἰς τὸν ἀποστολέα νὰ παραδίδῃ τὰς ἀποστολάς του ἄνευ μνείας τοῦ βάρους ἢ τῆς ἀναπληρώσεως ταύτην ἐνδείξεως, τὸ βάρος ἢ ἡ ἀναπληρωματικὴ αὕτη ἐνδείξεις ἐγγράφονται ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου ἀποστολῆς.

Τὰ ἐμπορεύματα πρέπει νὰ καθορίζωνται ὡς ἑξῆς: Τὰ μὲν ἐμφαινόμενα ἐν τῷ παραρτήματι I ὑπὸ τὴν διδομένην αὐτοῖς ἐν τῷ παραρτήματι τούτῳ ὀνομασίαν, τὰ δὲ λοιπὰ ἐμπορεύματα, ἐφόσον ὁ ἀποστολεὺς ζητεῖ τὴν ἐφαρμογὴν ὀρισμένου τιμολογίου, ὑπὸ τὴν διδομένην αὐτοῖς ἐν τῷ τιμολογίῳ τούτῳ ὀνομασίαν, εἰς πᾶσαν δὲ ἄλλην περιπτώσει ὑπὸ τὴν ἀνταποκρινομένην εἰς τὴν φύσιν αὐτῶν καὶ συνήθη ἐν τῷ ἐμπορίῳ ὀνομασίαν ἐν τῷ Κράτει ἀποστολῆς.

"Ἄν ὁ ἐν τῇ φορτωτικῇ διατεθειμένος χώρος πρὸς καθορισμὸν τῶν ἐμπορευμάτων εἶναι ἀνεπαρκής, ὁ καθορισμὸς τῶν εἰδῶν πρέπει νὰ γίνῃ ἐπὶ φύλλων τῶν αὐτῶν με' τὴν φορτωτικὴν διαστάσεων, ἐπιμελῶς προσσηρημένων εἰς αὐτὴν καὶ ὑπογεγραμμένων ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως. Ἡ φορτωτικὴ πρέπει νὰ μνημονεύῃ τὴν ὑπαρξιν τῶν φύλλων τούτων. Ἐφόσον δηλοῦται τὸ ὀλικὸν βάρος τῆς ἀποστολῆς ἢ σχετικὴ ἐνδείξις πρέπει νὰ ἀναγραφῇ ἐπ' αὐτῆς ταύτης τῆς φορτωτικῆς.

ζ) Διὰ τὰς τμηματικὰς ἀποστολάς: τὸ ποσὸν τῶν δεμάτων, τὰ σημεῖα καὶ τοὺς ἀριθμοὺς αὐτῶν ἢ, ἐν ἐλλείψει τούτων, τὴν μνείαν ὅτι τὰ δέματα φέρουν τὴν διεύθυνσιν τοῦ παραλήπτου καὶ τὴν περιγραφὴν τῆς συσκευασίας.

Αἱ αὐταὶ ἐνδείξεις πρέπει νὰ περιλαμβάνωνται καὶ εἰς φορτωτικὴν ἀφορῶσαν πλῆρες φορτίον ἀποτελούμενον ἐξ ἑνὸς ἢ δύο τεμαχίων, ἀποστελλομένων διὰ συνδεδασμένης μεταφορᾶς, θαλασσίως καὶ σιδηροδρομικῶς, καὶ τὰ ὁποῖα ὑπόκεινται εἰς μεταφόρτωσιν.

Διὰ τὰς ἀποστολάς τῶν ὁποίων ἡ φόρτωσις ἀπόκειται εἰς τὸν ἀποστολέα: τὸν τύπον (φορτηγὸν κλειστὸν, ἀνοικτὸν, εἰδικὸν ἢ ἰδιωτικόν), τὸν ἀριθμὸν, τὰ σήματα ἰδιοκτησίας τοῦ φορτηγοῦ καί, διὰ τὰ ἰδιωτικὰ φορτηγά, τὸ ἀπόβαρον.

η) Ἀκριβῆ ἀπαρίθμηση τῶν ἐγγράφων, τὰ ὁποῖα ἡπαιτοῦνται ὑπὸ τῶν τελωνείων καὶ τῶν ἄλλων διοικητικῶν ἀρχῶν καὶ τὰ ὁποῖα ἐπισυνάπτονται εἰς τὴν φορτωτικὴν ἢ μνημονεύονται ἐν αὐτῇ ὡς εὐρισκόμενα εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ σιδηροδρόμου εἰς ὀρισμένον σταθμὸν ἢ γραφεῖον τελωνείου ἢ ἄλλης τινος ἀρχῆς.

θ) Τὴν ὑπογραφὴν τοῦ ἀποστολέως ὡς καὶ τὴν ἐνδειξιν τοῦ ὀνοματεπωνύμου αὐτοῦ καὶ τῆς διευθύνσεώς του, συμπληρουμένης, ἐφόσον κρίνεται σκόπιμον καὶ διὰ τῆς τηλεγραφικῆς ἢ τηλεφωνικῆς διευθύνσεώς του. Ἡ ὑπογραφὴ δύναται νὰ εἶναι ἐντυπος ἢ καὶ νὰ ἀναπληρωθῇ διὰ τῆς σφραγίδος τοῦ ἀποστολέως, ἐφόσον τοῦτο ἐπιτρέπεται κατὰ τοὺς ἰσχύοντες ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς νόμους καὶ κανονισμούς.

"Ἐν μόνον φυσικὸν πρόσωπον ἢ ἄλλο ὑποκείμενον δικαιωμάτων δύναται νὰ ἀναγραφῇ ἐν τῇ φορτωτικῇ ὡς ἀποστολεὺς.

7. Πέραν τούτων, ἡ φορτωτικὴ πρέπει ἐνδεχομένως νὰ περιλαμβάνῃ καὶ πᾶσαν ἄλλην ἐν τῇ παρούσῃ συμβάσει προβλεπομένην ἐνδειξιν, συγκεκριμένως δὲ τὰς κάτωθι:

α) Τὴν ἐνδειξιν «παραδοτέον ἐν τῷ σταθμῷ» ἢ τὴν ἐνδειξιν «παραδοτέον κατ' οἶκον» ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ἀμφότεροι οἱ τρόποι οὗτοι παραδόσεως εἶναι δεκτοὶ ἐν τῷ σταθμῷ προορισμοῦ.

β) Τὰ ἐφαρμοστέα τιμολόγια, συγκεκριμένως δὲ τὰ εἰδικὰ ἢ ἐξαιρετικὰ τιμολόγια τὰ προβλεπόμενα ἐν ἄρθρῳ II, § 4, στοιχ. γ καὶ ἐν ἄρθρῳ 35.

γ) τὸ ποσόν, ἀριθμητικῶς καὶ ὁλογράφως, τῆς δηλωθείσης κατὰ τὸ ἄρθρον 20 ἰδιαιτέρας ἀπόζημιώσεως.

δ) τὰ τέλη, τὰ ὁποῖα ἀναλαμβάνει ὁ ἀποστολεὺς κατὰ τὸ ἄρθρον 17.

ε) τὸ ποσόν, ἀριθμητικῶς καὶ ὁλογράφως, τῆς ἀποτίσεως καὶ τῶν προκαταβολῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 19.

ζ) τὸ ὄρισθῆν, κατὰ τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 10, §1, δρομολόγιον καὶ τὴν ἐνδειξιν τῶν σταθμῶν, ὅπου πρέπει νὰ ἐκτελεσθῶν αἱ τελωνιακαὶ καὶ ἄλλαι διοικητικαὶ διατυπώσεις.

η) τὰς ἐνδείξεις σχετικῶς με' τὰς ἀπαιτούμενας τελωνιακάς καὶ λοιπὰς διοικητικὰς διατυπώσεις κατὰ τὸ ἄρθρον 15.

θ) τὴν μνείαν ὅτι ὁ παραλήπτης δικαιούται νὰ τροποποιήσῃ τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς.

Ἡ μνεία αὕτη, ἀναγραπτέα ἐν τῇ στήλῃ «Δήλωσις διὰ τὴν ἐκτέλεσιν», πρέπει νὰ διατυπωθῇ ὡς ἑξῆς: «Ὁ ἀποστολεὺς ἐξουσιοδοτεῖται νὰ δώσῃ μεταγενεστέρως ἐντολάς».

§ 8. Δὲν ἐπιτρέπεται νὰ περιληφθῶν ἐν τῇ φορτωτικῇ δηλώσεις πλὴν τῶν ὀριζόμενων ἢ ἐπιτρεπομένων ὑπὸ τῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν Κράτους τινος ἢ ὑπὸ τῶν τιμολογίων καὶ ἐφόσον αὗται δὲν ἀντίκεινται εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν.

Ἀπαγορεύεται νὰ ἀντικατασταθῇ ἡ φορτωτικὴ δι' ἄλλων ἐγγράφων ἢ ἡ προσθήκη εἰς αὐτὴν ἄλλων ἐγγράφων πέραν τῶν ὀριζόμενων ἢ ἐπιτρεπομένων ὑπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως ἢ ὑπὸ τῶν τιμολογίων. Ἐφόσον ὅμως οἱ ἰσχύοντες Νόμοι καὶ Κανονισμοὶ ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς ἐπιτρέπουν τοῦτο, ὀφείλει ὁ ἀποστολεὺς νὰ συντάξῃ πλὴν τῆς φορτωτικῆς, καὶ ἕτερον ἐγγραφοῦν προοριζόμενον ὅπως κρατηθῇ ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου καὶ χρησιμεύσῃ αὐτῷ ὡς ἀποδεικτικὸν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

§ 9. Δι' ἐκάστην ἀποστολὴν συντάσσεται μία φορτωτικὴ. Οὐχ' ἥττον, δὲν ἐπιτρέπεται παράδοσις πρὸς μεταφορὰν βάσει μίᾳς μόνης φορτωτικῆς τῶν κάτωθι εἰδῶν:

α) ἐμπορευμάτων, τὰ ὁποῖα, λόγῳ τῆς φύσεως αὐτῶν, δὲν δύναται νὰ φορτωθῶν ὁμοῦ ἄνευ ἀτόπων συνεπειῶν.

β) ἐμπορευμάτων, τῶν ὁποίων ἡ φόρτωσις ἀπόκειται ἐν μέρει εἰς τὸν σιδηρόδρομον καὶ ἐν μέρει εἰς τὸν ἀποστολέα.

γ) ἐμπορευμάτων, τῶν ὁποίων ἡ ἀπὸ κοινοῦ φόρτωσις θὰ ἀπέβαινε πρὸς ζημίαν τῶν τελωνιακῶν καὶ λοιπῶν διοικητικῶν διατάξεων.

δ) ἐμπορευμάτων, μεταφερομένων ὑπὸ ὅρους καὶ ἐφόσον πρόκειται μερὶ ὕλικῶν καὶ ἀντικειμένων τῶν ὁποίων ἡ φόρ-

τωσις ὁμοῦ μετ' ἄλλων ἐμπορευμάτων ἀπαγορεύεται δύναμις τοῦ Παραρτήματος I τῆς παρούσης Συμβάσεως.

§ 10. Μία μόνη φορτωτικὴ δύναται νὰ περιλάβῃ τὸ φορτίον ἑνὸς μόνον φορτηγοῦ.

Δύνανται οὐχ' ἥττον, νὰ παραδοθοῦν πρὸς ἀποστολὴν μὲ μίαν μόνον φορτωτικὴν τὰ κάτωθι:

α) Ἀδιαίρετοι ὄγκοι καὶ ἀντικειμένα ἐξαιρετικῶν διαστάσεων, ἢ φόρτωσις τῶν ὁποίων ἀπαιτεῖ περισσότερα τοῦ ἑνὸς φορτηγῶ.

β) ἀποστολαὶ φορτωμέναι ἐπὶ πολλῶν φορτηγῶν ὅταν αἱ εἰδικαὶ διατάξεις ὡς πρὸς τὰς μεταφορὰς ἢ τὰ διεθνῆ τιμολόγια ἐπιτρέπουν τοῦτο διὰ τὴν ὅλην διαδρομὴν.

§ 11. Ὁ ἀποστολεὺς δικαιούται νὰ ἐγγράψῃ εἰς τὸ κάτω μέρος τῆς προσθίας ὀψέως τῆς φορτωτικῆς, ἀλλ' ὑπὸ τύπον ἀπλῆς πληροφορίας διὰ τὸν παραλήπτην καὶ χωρὶς ἐντεῦθεν νὰ προκύπτῃ ὑποχρέωσις ἢ εὐθὺνὴ τοῦ σιδηροδρόμου, παρατηρήσεις ἀναφερομένης εἰς τὴν ἀποστολὴν ὡς ἐπὶ παραδείγματι:

«Ἀποστολὴ τοῦ N.»

«Κατὰ διαταγὴν τοῦ N.»

«Εἰς διαθέσιν τοῦ N.»

«Πρὸς ἐπαναποστολὴν πρὸς τὸν N.»

«Ἐσφαλισμένον παρὰ τῷ N.»

«Διὰ τὴν ναυτιλιακὴν γραμμὴν N, ἢ διὰ τὸ πλοῖον N.»

«Προερχόμενον ἐκ τῆς ναυτιλιακῆς γραμμῆς N, ἢ ἐκ τοῦ πλοίου N.»

«Διὰ τὴν αὐτοκινητιστικὴν ὑπηρεσίαν N»

«Προερχόμενον ἐκ τῆς αὐτοκινητιστικῆς ὑπηρεσίας N.»

«Διὰ τὴν ἀεροπορικὴν γραμμὴν N.»

«Προερχόμενον ἐκ τῆς ἀεροπορικῆς γραμμῆς N.»

«Πρὸς ἐξαγωγὴν εἰς παραλαβὴν τοῦ N.»

Ἄρθρον 7.

Εὐθὺνὴ διὰ τὰς ἐγγραφὰς τῆς φορτωτικῆς. Πρόστιμα — ληπτέα μέτρα ἐν περιπτώσει ὑπερφορτώσεως.

1. Ὁ ἀποστολεὺς εὐθύνεται διὰ τὴν ἀκρίβειαν τῶν ἐγγραφαισῶν τῇ φροντίδι τοῦ ἐπὶ τῆς φορτωτικῆς ἐνδείξεων καὶ δηλώσεων. Ὑπέχει οὗτος ὅλας τὰς συνεπείας, αἱ ὁποῖαι προκύπτουν ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι αἱ δηλώσεις ἢ αἱ ἐνδείξεις αὐταὶ εἶναι ἐνδεχομένως ἀνώμαλοι, ἀνακριβεῖς, ἀτελεῖς ἢ ἐγγεγραμμέναι εἰς θέσιν ἄλλην ἀντὶ τῆς ὀρισμένης δι' ἐκάστην ἐξ αὐτῶν ἂν ὁ χώρος οὗτος εἶναι ἀνεπαρκής, παρατήρησις ἐγγραφομένη ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ἐν τῇ ἰδίᾳ ταύτῃ θέσει θὰ παραπέμπῃ εἰς τὸ μέρος τῆς φορτωτικῆς ὅπου εὐρίσκεται ἡ συμπλήρωσις τῆς ἐγγραφῆς.

2. Ὁ σιδηρόδρομος δικαιούται πάντοτε νὰ ἐλέγξῃ ἂν ἡ ἀποστολὴ ἀνταποκρίνεται πρὸς τὰς ἐγγραφὰς τῆς φορτωτικῆς καὶ ἂν ἐτηρήθησαν τὰ ἐν τῷ Παραρτήματι I ὀριζόμενα μέτρα ἀσφαλείας.

Προκειμένης ἐξακριβώσεως τοῦ περιεχομένου ἀποστολῆς, ὁ ἀποστολεὺς ἢ ὁ παραλήπτης, ἀναλόγως τοῦ ἂν αὕτη γίνεταί ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς ἢ ἐν τῷ σταθμῷ προορισμοῦ πρέπει νὰ προσκληθῇ ὅπως παραστῇ κατ' αὐτὴν, ἂν ὁ ἐνδιαφερόμενος δὲν ἐμφανισθῇ ἢ ἂν ὁ ἐλεγχος γίνῃ κατ' ἰδὸν ἐν ἐλλείψει δὲ ἄλλων νομοθετικῶν ἢ κανονιστικῶν διατάξεων ἰσχυουσῶν ἐν τῷ Κράτει ὅπου διενεργεῖται ὁ ἐλεγχος, πρέπει νὰ γίνῃ ὁ ἐλεγχος παρουσία δύο μαρτύρων ξένων πρὸς τὸν σιδηρόδρομον. Δὲν δύναται ὅμως ὁ σιδηρόδρομος νὰ προβῇ εἰς ἐλεγχον τοῦ περιεχομένου κατ' ὁδὸν εἰμὴ μόνον ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ἡ ἐνέργεια αὕτη ἐπιτάσσεται ὑπὸ ἀναγκῶν τῆς ἐκμεταλλεύσεως ἢ ὑπὸ τῶν κανονισμῶν τῶν τελωνιακῶν ἢ τῶν ἄλλων διοικητικῶν Ἀρχῶν.

ἂν τὸ ἀποτέλεσμα τοῦ ἐλέγχου εἶναι διάφορον ἀπὸ τὰς ἐνδείξεις τῆς φορτωτικῆς, πρέπει τὸ ἀποτέλεσμα τοῦτο νὰ καταχωρισθῇ ἐν τῇ φορτωτικῇ. ἂν ὁ ἐλεγχος γίνῃ ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς, ἡ ἐγγραφὴ τοῦ ἀποτελέσματος πρέπει νὰ γίνῃ καὶ ἐπὶ τοῦ ἀντιγράφου τῆς φορτωτικῆς, ἂν τοῦτο εὐρίσκεται εἰς χεῖρας τοῦ σιδηροδρόμου. ἂν ἡ ἀποστολὴ δὲν ἀνταποκρίνεται πρὸς τὰς ἐγγραφὰς τῆς φορτωτικῆς, αἱ προ-

κληθεῖσθαι διὰ τοῦ ἐλέγχου δαπάναι βαρύνουν τὸ ἐμπόρευμα ἐκτὸς ἂν αὐταὶ καταβληθοῦν ἐπὶ τόπου.

3. Οἱ Νόμοι καὶ οἱ Κανονισμοὶ ἐκάστου Κράτους καθορίζουν ὑπὸ ποίας προϋποθέσεις ὁ σιδηρόδρομος δικαιούται ἢ ὑποχρεοῦται νὰ διαπιστώσῃ ἢ νὰ ἐπαληθεύσῃ τὸ βάρος τοῦ ἐμπορεύματος ἢ τὸ ποσὸν τῶν δεμάτων ὡς καὶ τὸ πραγματικὸν ἀπόβαρον τῶν φορτηγῶν.

Ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ ἐγγράψῃ ἐν τῇ φορτωτικῇ τὸ ἀποτέλεσμα τῶν γενομένων διαπιστώσεων σχετικῶς μὲ τὸ βάρος, τὸ ποσὸν τῶν δεμάτων ὡς καὶ τὸ πραγματικὸν ἀπόβαρον τῶν φορτηγῶν.

4. Εἰς τὴν περίπτωσιν ζυγίσεως ἐπὶ γεφυροπλάστιγγος, τὸ βάρος καθορίζεται ἀφαιρουμένου ἐκ τοῦ ὀλικοῦ βάρους τοῦ φορτηγοῦ μετὰ τοῦ φορτίου αὐτοῦ τοῦ ἐγγεγραμμένου ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ ἀποβάρου ἐκτὸς ἂν ἐξ εἰδικῆς ζυγίσεως τοῦ φορτηγοῦ ἐν κενῇ καταστάσει προκύπτῃ διάφορον ἀπόβαρον.

5. ἂν ἡ ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου γενομένη, μετὰ τὴν σύναψιν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, ζυγίσις ἐμφανίζῃ διαφορὰν βάρους, τὸ ὑπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς διαπιστωθέν βάρος, ἢ, ἐν ἐλλείψει τοιούτου, τὸ ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως δηλωθέν, παραμένει καθοριστικὸν διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν κομίστρων ἐπὶ τῶν κάτωθι περιπτώσεων:

α) ἂν ἡ διαφορὰ ὀφείλεται προφανῶς εἰς τὴν φύσιν τοῦ ἐμπορεύματος ἢ εἰς ἀτομσφαιρικὰς ἐπιδράσεις.

β) ἂν ἡ ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου γενομένη, μετὰ τὴν σύναψιν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, ζυγίσις ἐγένετο ἐπὶ γεφυροπλάστιγγος καὶ δὲν ἐμφανίζῃ διαφορὰν ἀνωτέραν τῶν δύο τοῖς ἐκατὸν τοῦ διαπιστωθέντος ὑπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς βάρους, ἢ, ἐν ἐλλείψει τοιούτου, τοῦ ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως δηλωθέντος βάρους.

6. Διατηρουμένης ἀθίκτου τῆς ἀξιώσεώς του πρὸς πληρωμὴν τῆς διαφορᾶς τῶν κομίστρων καὶ ἀποζημιώσεως δι' ἐνδεχομένην ζημίαν, ὁ σιδηρόδρομος δύναται νὰ εἰσπράξῃ καὶ πρόστιμον εἰς τὰς κάτωθι περιπτώσεις καὶ ὑπὸ τοῦς κάτωθι ὀριζομένους ὅρους:

α) ἐν περιπτώσει ἀντικανονικοῦ, ἀνακριβοῦς ἢ ἀτελοῦς καθορισμοῦ τῶν ἀποκλειομένων τῆς μεταφορᾶς βάσει τοῦ Παραρτήματος 1 ὕλικῶν καὶ ἀντικειμένων τὸ πρόστιμον εἶναι τρία φράγκα ἀνὰ χιλιόγραμμα μικτοῦ βάρους τοῦ ὅλου δέματος.

β) ἐν περιπτώσει ἀντικανονικοῦ, ἀνακριβοῦς ἢ ἀτελοῦς καθορισμοῦ τῶν ὑπὸ ὅρους μεταφερομένων βάσει τοῦ Παραρτήματος I ὕλικῶν καὶ ἀντικειμένων, ἢ παραλείψεως τῶν ἐν τῷ Παραρτήματι τούτῳ ὀριζομένων μέτρων ἀσφαλείας, τὸ πρόστιμον εἶναι δύο φράγκα ἀνὰ χιλιόγραμμα μικτοῦ βάρους τοῦ ὅλου δέματος.

γ) ἐν περιπτώσει καθορισμοῦ, ἐμφαινόντος κατὰ τρόπον ἀντικανονικόν, ἀνακριβῆ ἢ ἀτελῆ τὸ εἶδος ἀποστολῆς, περιλαμβανούσης ἐμπορεύματα διάφορα ἐκείνων τὰ ὁποῖα προβλέπονται ὑπὸ τὰ στοιχ. α) καὶ β) τῆς παρούσης παραγράφου, ἢ γενικῶς, ἐν περιπτώσει καθορισμοῦ δυναμένου κατ' οἰονδήποτε τρόπον νὰ συντελεσθῇ εἰς τὸ νὰ εὐνοηθῇ ἡ ἀποστολὴ διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τιμολογίου ἐπὶ μᾶλλον μειωμένου ἐναντι τοῦ κανονικῶς ἐφαρμοστέου τιμολογίου, τὸ πρόστιμον ἰσοῦται μὲ τὸ διπλάσιον τῆς διαφορᾶς μεταξύ τοῦ κομίστρου, ἀπὸ τοῦ σημείου ἀποστολῆς μέχρι τοῦ σημείου προορισμοῦ, τοῦ κανονικῶς ἐφαρμοστέου ὑπὸ τὸν ἀντικανονικόν, ἀνακριβῆ ἢ ἀτελῆ καθορισμὸν καὶ τοῦ κομίστρου, τὸ ὅποῖον θὰ ἔδει νὰ εἰσπραχθῇ ἂν ὁ καθορισμὸς ἦτο κανονικὸς, ἀκριβὴς καὶ πλήρης.

Ὅταν ἡ ἀποστολὴ συνίσταται ἐξ ἐμπορευμάτων τιμολογούμενων ἐπὶ τιμὰς διαφόρους, τὸ δὲ βάρος ἐκάστου ἐμπορεύματος δύναται νὰ προσδιορισθῇ ἄνευ δυσκολίας, τὸ πρόστιμον ὑπολογίζεται βάσει τοῦ ἐφαρμοστέου εἰς ἕκαστον ἐμπόρευμα κομίστρου, ἐφόσον ὁ τρόπος οὗτος ὑπολογισμοῦ ἀποδίδῃ κατώτερον πρόστιμον.

δ) ἐν περιπτώσει ἐνδείξεως βάρους κατωτέρου τοῦ πραγματικοῦ, τὸ πρόστιμον ἰσοῦται μὲ τὸ διπλάσιον τῆς διαφορᾶς μεταξύ τῶν κομίστρων βάσει τοῦ δηλωθέντος βάρους καὶ τῶν κομίστρων βάσει τοῦ ἐξακριβωθέντος βάρους ἀπὸ

τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς μέχρι τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ.

ε) ἐν περιπτώσει ὑπερφορτώσεως φορτηγοῦ φορτωθέντος ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως, τὸ πρόστιμον ἰσοῦται μὲ τὸ ἐξαπλάσιον τοῦ κομιστροῦ, μεταξὺ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς καὶ τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ, τοῦ κατ' ὑπέβχσιν τοῦ ὁρίου φορτώσεως βάρους. Ὑπερφόρτωσις ὑπάρχει ὅταν τὸ φορτίον τοῦ φορτηγοῦ ὑπερβαίνει τὸ ὅριον φορτώσεως, καθοριζόμενον ὡς ἑξῆς :

Ὅσακις τὰ φορτηγὸν φέρει μίαν μόνην ἐγγραφὴν σχερικῶς μὲ τὸ βάρος τοῦ φορτίου τὸ ὁποῖον δύναται νὰ δεχθῇ, ἡ ἐγγραφὴ αὕτη θεωρεῖται ὡς ἐμφαίνουσα τὸ κανονικὸν φορτίον. Τὸ ὅριον φορτώσεως εἶναι τότε ἴσον πρὸς τὸ κανονικὸν τοῦτο φορτίον προσηυξημένον κατὰ πέντε τοῖς ἑκατόν.

Ὅταν τὸ φορτηγὸν φέρῃ δύο ἐγγραφάς, ἡ ἐγγραφὴ ἢ δεικνύουσα τὸ μικρότερον βάρος ὁρίζει τὸ κανονικόν, φορτίον, ἡ δὲ δεικνύουσα τὸ ἀνώτερον βάρος ὁρίζει τὸ ὅριον φορτώσεως.

ζ) ἂν, δι' ἐν καὶ τὸ αὐτὸ φορτηγόν, ὑπάρχῃ ἑνδείξεις βάρους κατωτέρου τοῦ πραγματικοῦ καὶ ὑπερφόρτωσις, τὰ εἰς ἀμφοτέρας τὰς περὶβάσεις ταύτας ἀναφερόμενα πρόστιμα εἰσπράττονται ἀθροιστικῶς.

§ 7. Τὸ κατὰ τὴν § 6 εἰσπραχθὲν πρόστιμον βαρύνει τὸ μεταφερόμενον ἐμπόρευμα ἀνεαρτήτως τοῦ τόπου εἰς ὃν διεπιστώθησαν τὰ δικαιολογούντα τὴν εἰσπράξιν τούτου περιστατικά.

§ 8. Τὸ ποσὸν τῶν προστίμων καὶ ἡ αἰτία τῆς εἰσπράξεως αὐτῶν πρέπει νὰ μνημονεύονται ἐν τῇ φορτωτικῇ.

§ 9. Δὲν ὀφείλεται πρόστιμον ἐπὶ τῶν κάτωθι περιπτώσεων :

α) εἰς περίπτωσιν ἀνακριβοῦς ἐνδείξεως τοῦ βάρους, ὅταν ἡ ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου ζύγισις εἶναι ὑποχρεωτικὴ κατὰ τοὺς ἰσχύοντας κανόνες ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς.

β) εἰς περίπτωσιν ἀνακριβοῦς ἐνδείξεως τοῦ βάρους ἢ εἰς περίπτωσιν ὑπερφορτώσεως, ἂν ὁ ἀποστολεὺς εἴχῃ ζητήσει ἐν τῇ φορτωτικῇ ὅπως γίνῃ ζύγισις ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου.

γ) εἰς περίπτωσιν ὑπερφορτώσεως, προκυψάσης κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς μεταφορᾶς ἐξ ἀτμοσφαιρικῶν ἐπιδράσεων, ἐφόσον ἀποδεικνύεται ὅτι ἡ φόρτωσις τοῦ φορτηγοῦ συνετελέσθη κατὰ τὰς ἰσχυούσας ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς διατάξεις.

δ) εἰς περίπτωσιν αὐξήσεως βάρους, ἐπελθούσης κατὰ τὴν μεταφορὰν, χωρὶς ὅμως νὰ ὑπάρχῃ καὶ ὑπερφόρτωσις ἐφόσον ἀποδεικνύεται ὅτι ἡ αὐξήσις αὕτη ὀφείλεται εἰς ἀτμοσφαιρικὰς ἐπιδράσεις.

ε) εἰς περίπτωσιν ἀνακριβοῦς ἐνδείξεως τοῦ βάρους, χωρὶς ὅμως νὰ ὑπάρχῃ καὶ ὑπερφόρτωσις, ὅταν ἡ διαφορὰ μεταξὺ τοῦ ἐνδειχθέντος ἐν τῇ φορτωτικῇ καὶ τοῦ διαπιστωθέντος βάρους δὲν ὑπερβαίνει τὰ δύο τοῖς ἑκατόν τοῦ δηλωθέντος βάρους.

§ 10. Ὅσακις διαπιστοῦται ὑπερφόρτωσις φορτηγοῦ ὑπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς ἢ ὑπὸ ἐνδιαμέσου σταθμοῦ, τὸ ὑπερβάλλον μέρος τοῦ φορτίου δύναται νὰ ἀφαιρηθῇ ἐκ τοῦ φορτηγοῦ ἔστω καὶ ἂν δὲν ὑπάρχῃ περίπτωσις εἰσπράξεως προστίμου. Συντρεχούσης περιπτώσεως, ὁ ἀποστολεὺς προσκαλεῖται ἀμέσως νὰ γνωρίσῃ κατὰ τίνα τρόπον ἐννοεῖ νὰ διαθέσῃ τὸ ὑπερβάλλον τμήμα τοῦ φορτίου.

Ὁ παραλήπτης ὅμως ὁ ὁποῖος ἐτροποποίησε δυνάμει τοῦ ἀρθροῦ 22, τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς πρέπει νὰ εἰδοποιηθῇ καὶ νὰ κληθῇ νὰ δώσῃ ὁδηγίαν ὡς πρὸς τὸ ὑπερβάλλον τμήμα τοῦ φορτίου.

Τὸ ὑπερβάλλον τμήμα τοῦ φορτίου τιμολογεῖται διὰ τὴν διανυθεῖσαν διαδρομὴν βάσει τοῦ ἐφαρμοστέου εἰς τὴν κυρίαν ἀποστολὴν κομιστροῦ, συντρεχούσης δὲ περιπτώσεως, καὶ μετὰ τοῦ ἐν § 6 προβλεπομένου προστίμου. Εἰς τὴν περίπτωσιν ἐκφορτώσεως τὰ σχετικὰ τέλη εἰσπράττονται συμφώνως πρὸς τὸ τιμολόγιον προσθέτων τελῶν τοῦ ἐνεργήσαντος τὴν ἐκφόρτωσιν σιδηροδρόμου.

Ἄν ὁ δικαιούχος δώσῃ ἐντολὴν νὰ ἀποσταλῇ τὸ ὑπερβάλ-

λον τμήμα τοῦ φορτίου εἰς τὸν σταθμὸν προορισμοῦ τῆς κυρίως ἀποστολῆς, εἰς ἄλλον σταθμὸν προορισμοῦ ἢ νὰ ἐπιστραφῇ τοῦτο εἰς τὸν σταθμὸν ἀποστολῆς, ἡ μεταφραὶς τούτου θὰ ὑπαχθῇ εἰς τοὺς ὅρους διενεργείας χωριστῆς ἀποστολῆς.

* Ἀρθρον 8.

Σύναψις τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς. Ἀντίγραφον τῆς φορτωτικῆς.

§ 1. Ἡ σύμβασις μεταφορᾶς συνάπτεται εὐθὺς ὡς ὁ σιδηροδρόμος ἀποστολῆς ἀποδεχθῇ τὸ ἐμπόρευμα συνοδευόμενον ὑπὸ τῆς φορτωτικῆς. Ἡ παραλαβὴ πιστοποιεῖται διὰ σφραγίσεως τῆς φορτωτικῆς διὰ τῆς σφραγίδος τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς, ἐμφανιούσης τὴν ἡμερομηνίαν παραλαβῆς.

§ 2. Ἡ σφράγις πρέπει νὰ γίνῃ εὐθὺς μετὰ τὴν παράδοσιν τοῦ συνόλου τῆς ἀποστολῆς, ἡ ὁποία ἀποτελεῖ ἀντικείμενον τῆς φορτωτικῆς, καὶ τὴν πληρωμὴν τῶν τελῶν, τὰ ὁποῖα ἀνταλαμβάνει ὁ ἀποστολεὺς. Ἡ σφράγις, ἐφόσον τοῦτο ζητεῖται ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως πρέπει νὰ γίνῃ ἐπὶ παρούσῃ αὐτοῦ.

§ 3. Μετὰ τὴν σφράγισιν, ἡ φορτωτικὴ ἀποτελεῖ ἀποδεικτικὸν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

§ 4. Δι' ὅ,τι ἀφορᾷ ὅμως εἰς ἐμπορεύματα, τῶν ὁποίων ἡ φόρτωσις ἀπέκειται εἰς τὸν ἀποστολῆα βάσει τιμολογιακῶν διατάξεων ἢ συμφωνιῶν συναφθεισῶν μετ' αὐτοῦ, ἐφόσον τοιαῦτα συμφωνίαι ἐπιτρέπονται εἰς τὸν σταθμὸν ἀποστολῆς, αἱ ἐγγραφαὶ τῆς φορτωτικῆς αἱ ἀναφερόμεναι εἴτε εἰς τὸ βάρος, εἴτε εἰς τὸ ποσὸν τῶν δεμάτων, δὲν ἀποτελοῦν ἀπόδειξιν κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου ἐκτὸς ἂν ἐγένετο ἀπὸ μέρους τοῦ σιδηροδρόμου ἐπαλήθευσις τοῦ βάρους ἢ τοῦ ποσοῦ τῶν δεμάτων καὶ βεβαιώσις τούτων ἐν τῇ φορτωτικῇ.

§ 5. Ὁ ἀποστολεὺς ὀφείλει νὰ προσαγάγῃ εἰς τὸν σιδηροδρόμον ταυτοχρόνως μὲ τὴν φορτωτικὴν καὶ ἀντίγραφον αὐτῆς, σύμφωνα πρὸς τὸ ὑπόδειγμα II τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Ὁ σιδηροδρόμος ὑποχρεοῦται νὰ βεβαιώσῃ, διὰ σφραγίσεως τοῦ ἀντιγράφου μὲ τὴν χρονολογικὴν σφραγίδα, τὴν λήψιν τοῦ ἐμπορεύματος καὶ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς παραλαβῆς πρὸς μεταφορὰν.

Τὸ ἀντίγραφον τοῦτο δὲν ἔχει τὴν ἀξίαν οὔτε τῆς συνοδευούσης τὸ ἐμπόρευμα φορτωτικῆς οὔτε ἄλλου τίτλου μεταφορᾶς.

* Ἀρθρον 9.

Τιμολόγια. Ἀπαγόρευσις ἰδιαιτέρων συμφωνιῶν.

§ 1. Τὰ κόμιστρα καὶ τὰ πρόσθετα τέλη ὑπολογίζονται συμφώνως πρὸς τὰ νομίμως ἰσχύοντα καὶ προσήκοντα δημοσιευθέντα ἐν ἑκάστῳ Κράτει τιμολόγια τὰ ὁποῖα εὐρίσκονται ἐν ἰσχύι κατὰ τὸν χρόνον τῆς συνάψεως τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς ἔστω καὶ ἂν ὁ ὑπολογισμὸς τῶν καμίστρων γίνεταί χωριστὰ ἐπὶ διαφόρων τμημάτων τῆς διαδρομῆς.

Ἡ δημοσίευσις ὅμως τῶν διεθνῶν τιμολογίων εἶναι ὑποχρεωτικὴ μόνον διὰ τὰ Κράτη τῶν ὁποίων οἱ σιδηροδρομοὶ μετέχουν εἰς τὰ τιμολόγια ταῦτα ὡς δικτὺα ἀφετηρίδας καὶ προορισμοῦ.

Αἱ αὐξήσεις διεθνῶν τιμολογίων ἢ ἄλλων διατάξεων, αἱ ὁποῖαι συνεπάγονται τὴν ἐπὶ τὸ αὐστηρότερον μεταβολὴν τῶν ὑπὸ τῶν τιμολογίων τούτων προβλεπομένων ὁρων μεταφορᾶς δὲν ἐφαρμόζονται πρὸ τῆς παρελεύσεως 15 τοῦλάχιστον ἡμερῶν μετὰ τὴν δημοσίευσίν των.

Παρὰ ταῦτα ὁρίζονται αἱ κάτωθι ἐξαιρέσεις :

α) ἂν τὸ διεθνὲς τιμολόγιον προβλέπῃ ἐπέκτασιν ἐσωτερικοῦ τιμολογίου ἐφ' ὅλης τῆς διαδρομῆς, ἰσχύουν αἱ προθεσμῖαι δημοσιεύσεως τοῦ ἐσωτερικοῦ τούτου τιμολογίου.

β) ἂν αἱ αὐξήσεις τῶν τιμῶν τοῦ διεθνoῦς τιμολογίου εἶναι ἐπακόλουθοι /γενικῆς αὐξήσεως τῶν ἐσωτερικῶν τιμολογίων συμμετέχοντος δικτύου, ἰσχύουν αὐταὶ ἀπὸ τῆς ἐπομένης τῆς δημοσιεύσεως των ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ἡ ἀναπροσαρμογὴ τῶν τιμῶν τοῦ διεθνoῦς τιμολογίου, τὴν ὁποίαν συνεπάγεται ἡ αὐξήσις αὕτη, ἀνηγγέλθη πρὸ δέκα

πέντε τουλάχιστον ημερών. Ἡ ἀναγγελία ὁμως αὕτη δὲν δύναται νὰ προηγηθῇ τῆς ἡμερομηνίας δημοσιεύσεως τῆς αὐξήσεως τῶν τιμῶν τῶν περὶ ὧν ὁ λόγος ἐσωτερικῶν τιμολογίων.

Τὰ τιμολόγια πρέπει νὰ περιέχουν πάσας τὰς πρὸς ὑπολογισμόν τῶν κομίστρων καὶ τῶν προσθέτων τελῶν ἀναγκαίας ἐνδείξεις, ἐνδεχομένως δὲ νὰ ὀρίζουν καὶ τοὺς ὅρους τῆς ἐπικαταλλογῆς.

§ 2. Τὰ τιμολόγια πρέπει νὰ γνωστοποιοῦν πάντας τοὺς εἰς τὰς διαφόρους μεταφορὰς ἀναφερομένους εἰδικούς ὁρους, συγκεκριμένως δὲ τὴν ταχύτητα διὰ τὴν ὁποίαν ἰσχύουν. Ἐφ' ὅσον ὁ σιδηρόδρομος ἔχη δι' ὅλα τὰ ἐμπορεύματα ἢ δι' ὠρισμένα ἐξ αὐτῶν ἢ δι' ὠρισμένας διαδρομὰς, τιμολογήσιν ἀναφερομένην εἰς μίαν μόνην ταχύτητα, ἡ τιμολογήσις αὕτη δύναται νὰ ἐφαρμοσθῇ ἐπὶ μεταφορῶν διενεργουμένων εἴτε μὲ λευκὴν φορτωτικὴν, εἴτε μὲ φορτωτικὴν μὲ ἐρυθρὰς ταινίας ὑπὸ ὁρους σχετικῶς μὲ τὴν προθεσμίαν παραδόσεως οἱ ὁποῖοι προκύπτουν ἐκ τῶν διατάξεων τοῦ ἀρθροῦ 6 § 4 καὶ ἐκ τοῦ ἀρθροῦ 11.

Οἱ ὅροι τῶν τιμολογίων ἰσχύουν ἐφόσον δὲν ἀντίκεινται εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν ἄλλως θεωροῦνται οὗτοι ὡς ἀκυροὶ καὶ ἀνύπαρκτοι.

Ἡ ἐφαρμογὴ διεθνoῦς τιμολογίου δύναται νὰ ἐξαρτηθῇ ἐκ τοῦ ὁρου ὅπως ζητηθῇ ρητῶς ἐν τῇ φορτωτικῇ ἢ ἐφαρμογῇ τούτου.

§ 3. Ἡ ἐφαρμογὴ τῶν τιμολογίων πρέπει νὰ εἶναι ἐνιαία ἐναντι ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων.

Οἰαδήποτε εἰδικὴ συμφωνία συνεπαγομένη τὴν χορήγησιν ἐκπτώσεως ἐπὶ τῶν τιμῶν τῶν τιμολογίων ἀπαγορεύεται ρητῶς καὶ εἶναι αὐτοδικαίως ἀκυρὸς.

Ἐπιτρέπονται ὁμως ἐκπτώσεις ἐπὶ τῶν τιμολογιακῶν τιμῶν προσκόντως δημοσιευθεῖσαι, ἐξ ἴσου δὲ καὶ ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς ὁρους προσitaί εἰς πάντας, ὡς καὶ ἐκπτώσεις παρεχόμεναι εἴτε διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ σιδηροδρόμου, εἴτε διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν δημοσίων Ἀρχῶν, εἴτε ὑπὲρ ἀγαθοεργῶν σκοπῶν.

§ 4. Ἐκτὸς τῶν κομίστρων καὶ τῶν ἐν τοῖς τιμολογίοις προβλεπομένων προσθέτων τελῶν, οὐδὲν ἄλλο ποσὸν εἰσπράττεται πρὸς ὄφελος τῶν σιδηροδρόμων πλὴν τῶν καταβληθεισῶν παρ' αὐτῶν δαπανῶν ὡς τελωνειακά, φορολογικά, ἀστυνομικά δικαιοῦματα, τέλη μεταβιβάσεως ἐξ ἑνὸς εἰς ἄλλον σταθμόν, μὴ προβλεπόμενα ἐν τῷ τιμολογίῳ, δαπάναι ἐπισκευῶν τῆς ἐξωτερικῆς ἢ ἐσωτερικῆς συσκευασίας τῶν ἐμπορευμάτων, ἀναγκαίων πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς συντηρήσεως τοῦ ἐμπορεύματος καὶ ἄλλαι ἀνάλογοι δαπάναι. Ἐφόσον ἡ πληρωμὴ τῶν δαπανῶν τούτων βαρύνει τὸν ἀποστολέα, τὰ σχετικὰ δικαιολογητικὰ δὲν παραδίδονται εἰς τὸν παραλήπτην μετὰ τὴν φορτωτικὴν, ἀλλ' εἰς τὸν ἀποστολέα μετὰ τοῦ λογαριασμοῦ δαπανῶν ὡς προβλέπεται ἐν ἀρθρῷ 17.

Ἄρθρον 10.

Ἐφαρμοστέα δρομολόγια καὶ τιμολόγια.

§ 1. Ὁ ἀποστολεὺς δύναται νὰ ὀρίσῃ ἐν τῇ φορτωτικῇ τὸ ἀκολουθητέον δρομολόγιον.

Ὁ καθορισμὸς δύναται νὰ γίνῃ μόνον διὰ τῆς ἐνδείξεως τῶν συνοριακῶν σημείων καὶ ἐνδεχομένως διὰ τῶν σταθμῶν μεταβιβάσεως μεταξὺ τῶν σιδηροδρομικῶν δικτύων.

§ 2. Ἐξομοιοῦνται πρὸς καθορισμὸν δρομολογίου :

α) ἡ ἐνδείξις τῶν σταθμῶν, εἰς τοὺς ὁποίους πρέπει νὰ ἐκτελεσθοῦν αἱ ἀπαιτούμεναι ὑπὸ τῶν τελωνειακῶν καὶ ἄλλων διοικητικῶν ἀρχῶν διατυπώσεις ὡς καὶ ἡ ἐνδείξις τῶν σταθμῶν, εἰς τοὺς ὁποίους πρέπει νὰ παρασχεθοῦν εἰδικαὶ φροντίδες εἰς τὴν ἀποστολὴν (περιπολήσις μεταφερομένων ζώων, ἀναπάγωγισ κ.λ.π.) .

β) ἡ ἐνδείξις τῶν ἐφαρμοστέων τιμολογίων, ἐφόσον αὕτη καθορίζει ἐπαρκῶς τοὺς σταθμούς μεταξὺ τῶν ὁποίων πρέπει νὰ ἐφαρμοσθοῦν τὰ αἰτούμενα τιμολόγια.

γ) ἡ δήλωσις πληρωμῆς τοῦ ὅλου ἢ μέρους τῶν τε-

λῶν μεταφορᾶς μέχρι σημείου X (τῆς ἐνδείξεως X καθορίζουσης ὀνομαστικῶς τὸ σημεῖον συναρμογῆς τῶν τιμολογήσεων τῶν ὁμόρων χωρῶν).

§ 3. Ἐκτὸς τῶν ἐν ἀρθρῷ 5, § 5 καὶ ἐν ἀρθρῷ 24, § 1 προβλεπομένων περιπτώσεων, ὁ σιδηρόδρομος δύναται νὰ ἐκτελέσῃ τὴν μεταφορὰν διὰ δρομολογίου ἄλλου ἀπὸ τὸ ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ὀρισθὲν μόνον ὑπὸ τὰς ἐξῆς δύο προϋποθέσεις :

α) ὅτι αἱ ὑπὸ τῶν τελωνειακῶν καὶ ἄλλων διοικητικῶν Ἀρχῶν ἀπαιτούμεναι διατυπώσεις ὡς καὶ αἱ εἰς τὴν ἀποστολὴν παρασχεταὶ εἰδικαὶ φροντίδες (περιπολήσις πρὸς μεταφερόμενα ζῶα, ἀναπάγωγισ κ.λ.π.) θὰ γίνουιν ὅπως δῆποτε εἰς τοὺς ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ὀρισθέντας σταθμούς.

β) ὅτι ἡ ἀποστολὴ δὲν θὰ ὑπαχθῇ εἰς τέλη καὶ προθεσμίας μεταφορᾶς ἀνωτέρας τῶν ἀντιστοιχῶν τελῶν καὶ προθεσμιῶν ὑπολογιζομένων βάσει τοῦ ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ὀρισθέντος δρομολογίου.

§ 4. Τηρουμένων τῶν διατάξεων τῆς § 3, τὰ τέλη μεταφορᾶς καὶ αἱ προθεσμίαι παραδόσεως ὑπολογίζονται βάσει τοῦ ὀρισθέντος ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως δρομολογίου, ἢ, ἐν ἐλλείψει, βάσει τοῦ ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου ἐκλεγέντος δρομολογίου.

§ 5. Ὁ ἀποστολεὺς δύναται νὰ ὀρίσῃ ἐν τῇ φορτωτικῇ τὰ ἐφαρμοστέα τιμολόγια.

§ 6. Ἄν αἱ ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ἐγγραφεῖσαι ἐνδείξεις δὲν ἀρκοῦν ἵνα προσδιορίσουν τὰ δρομολόγια ἢ τὰ ἐφαρμοστέα τιμολόγια ἢ ἂν τινες τῶν ἐνδείξεων τούτων δὲν συμβιβάζωνται πρὸς ἀλλήλας ὁ σιδηρόδρομος ὀφείλει νὰ ἐκλέξῃ τὰ δρομολόγια ἢ τὰ τιμολόγια τὰ ὁποῖα κρίνει οὗτος εὐνοϊκώτερα διὰ τὸν ἀποστολέα.

Ὁ σιδηρόδρομος δὲν εὐθύνεται διὰ τὴν ἐκ τοιαύτης ἐκλογῆς προκύπτουσαν ζημίαν, πλὴν ἂν συντρέχῃ περίπτωσις δόλου ἢ βαρείας ἀμελείας.

§ 7. Ὑπάρχοντος διεθνoῦς τιμολογίου μεταξὺ τῶν σταθμῶν ἀποστολῆς καὶ προορισμοῦ, ἂν ὁ σιδηρόδρομος, ἐλλείψει ἐπαρκῶν ὁδηγιῶν τοῦ ἀποστολέως, ἐφήρμοσε τὸ τιμολόγιον τοῦτο, ὑποχρεοῦται νὰ ἐπιστρέψῃ εἰς τὸν δικαιούχον, ἐπὶ τῇ αἰτήσει του, τὴν τυχόν διαφορὰν μεταξὺ τῶν οὕτω ἐφαρμοσθέντων κομίστρων καὶ τῶν κομίστρων τὰ ὁποῖα θὰ προέκυπτον ἐκ τῆς κατὰ συναρμογὴν ἐφαρμογῆς ἐπὶ τῆς αὐτῆς διαδρομῆς ἄλλων τιμολογίων, ἐφόσον ἡ διαφορὰ αὕτη ὑπερβαίνει τὸ ποσὸν τῶν δέκα φράγκων ἀνὰ φορτωτικὴν.

Ἄρθρον 11.

Προθεσμίαι παραδόσεως.

Αἱ προθεσμίαι παραδόσεως ὀρίζονται ὑπὸ τῶν ἐν ἰσχύϊ κανονισμῶν μεταξὺ τῶν εἰς τὴν μεταφορὰν συμμετεχόντων σιδηροδρόμων ἢ ὑπὸ τῶν μεταξὺ τῶν σταθμῶν ἀποστολῆς καὶ προορισμοῦ ἐφαρμοστέων διεθνῶν τιμολογίων. Αἱ οὕτω ὀριζόμεναι προθεσμίαι δὲν πρέπει νὰ εἶναι ἀνώτεραι τῶν προθεσμιῶν αἱ ὁποῖαι θὰ προέκυπτον ἐξ ἐφαρμογῆς τῶν κατωτέρω διατάξεων.

§ 2. Ἐν ἐλλείψει καθορισμοῦ τῶν προθεσμιῶν παραδόσεως διὰ τῶν κανονισμῶν ἢ τῶν διεθνῶν τιμολογίων, ὡς προβλέπεται ἐν τ. § 1, τηρουμένων δὲ καὶ τῶν διατάξεων τῶν κατωτέρω παραγράφων, αἱ προθεσμίαι παραδόσεως εἶναι αἱ ἐξῆς :

α) διὰ τὴν μεγάλην ταχύτητα :

1ον προθεσμία ἀποστολῆς. 12 ὥραι.

2ον προθεσμία μεταφορᾶς, ἀνὰ κλάσμα ἀδιάαιρετον 30ῦ χλμ. τιμολογιακῆς ἀποστάσεως. 24 ὥραι.

β) διὰ τὴν μικρὰν ταχύτητα :

1ον προθεσμία ἀποστολῆς. 24 ὥραι.

2ον προθεσμία μεταφορᾶς, ἀνὰ κλάσμα, ἀδιάαιρετον 25ου χλμ. τιμολογιακῆς ἀποστάσεως. 24 ὥραι.

§ 3. Ἡ προθεσμία μεταφορᾶς ὑπολογίζεται ἐπὶ τῆς συνολικῆς ἀποστάσεως μεταξὺ τῶν σταθμῶν ἀποστολῆς

καὶ προορισμοῦ. Ἡ προθεσμία ἀποστολῆς ὑπολογίζεται ἀπ᾽ ὅσον ἀνεξαρτήτως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν δικτύων, διὰ τῶν ὁποίων ἐκτελεῖται ἡ μεταφορὰ.

§ 4. Οἱ Νόμοι καὶ οἱ Κανονισμοὶ ἐκάστου Κράτους ὁρίζουν κατὰ ποῖον μέτρον οἱ σιδηρόδρομοι ἔχουν τὴν εὐχέρειαν καθορισμοῦ συμπληρωματικῶν προθεσμιῶν ἐν ταῖς κάτωθι περιπτώσεσι :

α) δι' ἀποστολὰς παραδιδόμενας πρὸς μεταφορὰν ἐκτὸς τῆς περιοχῆς τῶν σταθμῶν ἢ παραδοτέας ἐκτὸς τῆς περιοχῆς τῶν σταθμῶν.

β) διὰ μεταφορὰς διενεργουμένας εἴτε διὰ θαλάσσης ἢ ἐσωτερικῶν πλωτῶν ὁδῶν καὶ διὰ σχεδίας ἢ πλοίου εἴτε δι' ὁδοῦ μὴ συμπεριλαμβανούσης τμήμα σιδηροδρομικῆς γραμμῆς.

εἴτε δι' ὠρισμένων συνδέσεων ἐνουσῶν δύο γραμμὰς ἐνὸς καὶ τοῦ αὐτοῦ δικτύου ἢ διαφόρων δικτύων.

εἴτε διὰ δευτερευούσης γραμμῆς.

εἴτε διὰ γραμμῆς οὐχὶ κανονικοῦ πλάτους.

γ) διὰ μεταφορὰς τιμολογουμένας βάσει ἐσωτερικῶν εἰδικῶν ἢ ἐξαιρετικῶν τιμολογίων ἐπὶ ἐκπτώσει.

δ) δι' ἐξαιρετικὰς περιστάσεις συνεπαγομένας εἴτε ἀσυνήθην αὐξησιν τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως, εἴτε ἀσυνήθεις διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν δυσχερείας.

§ 5. Αἱ ἐν τῇ § 4, στοιχ. α), β) καὶ γ) προβλεπόμεναι συμπληρωματικαὶ προθεσμίαι πρέπει νὰ ἐμφαίνωνται ἐν τοῖς τιμολογίοις.

Αἱ ἐν τῇ § 4, στοιχ. δ) προβλεπόμεναι συμπληρωματικαὶ προθεσμίαι ὑπόκεινται εἰς ὑποχρεωτικὴν δημοσίευσιν καὶ δὲν δύνανται νὰ ἰσχύσουν πρὸ τῆς δημοσιεύσεώς των.

§ 6. Ἡ προθεσμία παραδόσεως ἀρχίζει νὰ τρέχῃ ἀπὸ τοῦ μεσονυκτίου μετὰ τὴν ἐν ἄρθρῳ 8, § 1 προβλεπομένην παραλαβὴν τοῦ ἐμπορεύματος πρὸς μεταφορὰν. Διὰ τὰς ἀποστολὰς ὅμως μεγάλης ταχύτητος, ἡ προθεσμία ἀρχίζει νὰ τρέχῃ 24 ὥρας βραδύτερον ἐφόσον ἡ ἐπομένη τῆς πρὸς μεταφορὰν παραλαβῆς ἡμέρα εἶναι Κυριακὴ ἢ νομίμως καθωρισμένη ἡμέρα ἀργίας καὶ ἐφόσον ὁ σταθμὸς ἀποστολῆς δὲν λειτουργεῖ διὰ τὰς ἀποστολὰς μεγάλης ταχύτητος κατὰ τὴν ἐν λόγῳ Κυριακῇ ἢ ἐξαιρετέαν ἡμέραν.

§ 7. Ἡ προθεσμία παραδόσεως ἀναστέλλεται ὡς κάτωθι :

α) δι' ὅλας τὰς ἀποστολὰς, πλὴν τῆς περιπτώσεως λάθους καταλογιστέου εἰς τὸν σιδηρόδρομον, καθ' ὅλον τὸ διάστημα ἀκινήσεως αὐτῶν, προκαλουμένης ἐκ τῶν κάτωθι αἰτιῶν :

1ον τῆς κατὰ τὸ ἄρθρον 7, §§ 2 καὶ 3 ἐπαληθεύσεως ἢ ὅποια ἀποκαλύπτει διαφορὰς σχετικῶς μὲ τὰς ἐν τῇ φορτωτικῇ ἐγγράφῳ.

2ον τῆς διενεργείας τῶν ὑπὸ τῶν τελωνειακῶν καὶ ἄλλων διοικητικῶν Ἀρχῶν ὀριζομένων διατυπώσεων.

3ον τῆς κατὰ τὸ ἄρθρον 21 ἢ τὸ ἄρθρον 22 ἐντολῆς περὶ τροποποιήσεως τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

4ον τῶν ληπτῶν εἰδικῶν μέτρων διὰ τὴν ἀποστολὴν (περιποίησις ζῶων, ἀναπάγωγαις κ.λ.π.).

5ον οἰαδήποτε διακοπῆς τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως, παρακωλυούσης προσκαίρως τὴν ἐναρξιν ἢ τὴν συνέχισιν τῆς μεταφορᾶς.

β) διὰ τὰς ἀποστολὰς μικρᾶς ταχύτητος, τὰς Κυριακὰς καὶ τὰς νομίμως καθωρισμένας ἡμέρας ἀργίας.

γ) διὰ τὰς ἀποστολὰς μεγάλης ταχύτητος, τὰς Κυριακὰς καὶ ὠρισμένας νομίμως καθωρισμένας ἡμέρας ἀργίας, ἐφόσον, ἐν ὠρισμένῳ Κράτει, οἱ Νόμοι ἢ οἱ Κανονισμοὶ προβλέπουν ὀλικὴν ἢ μερικὴν διακοπὴν τῆς μεταφορᾶς διὰ μεγάλης ταχύτητος τῶν ἐμπορευμάτων κατὰ τὰς Κυριακὰς ἢ τὰς ἐν λόγῳ ἡμέρας ἀργίας.

§ 8. Ἐφόσον ἡ προθεσμία παραδόσεως λήγει ἀναγκαιῶς μετὰ τὴν κανονικὴν ὥραν λήξεως τῆς ὑπηρεσίας ἐν τῷ σταθμῷ προορισμοῦ, ἡ λήξις τῆς προθεσμίας ταύτης μετατίθεται μέχρι δύο ὥρῶν μετὰ τὴν ὥραν ἐνάρξεως ὑπηρεσίας ἐν τῷ σταθμῷ τῆς ἐπομένης τῆς λήξεως τῆς προθεσμίας μεταφορᾶς ἡμέρας.

Ἐξ ἄλλου, διὰ τὰς ἀποστολὰς μεγάλης ταχύτητος, ὅταν ἡ τελευταία ἡμέρα τῆς προθεσμίας παραδόσεως εἶναι Κυριακὴ ἢ νομίμως καθωρισμένη ἡμέρα ἀργίας καὶ ἐφόσον ὁ σταθμὸς προορισμοῦ δὲν λειτουργεῖ διὰ τὰς ἀποστολὰς μεγάλης ταχύτητος κατὰ τὰς Κυριακὰς ἢ τὰς ἐν λόγῳ ἡμέρας ἀργίας, ἡ λήξις τῆς προθεσμίας παραδόσεως μετατίθεται μέχρι τῆς ἐπομένης τῆς Κυριακῆς ἢ τῆς ἡμέρας ἀργίας.

§ 9. Ἡ προθεσμία παραδόσεως θεωρεῖται τηρηθεῖσα ἂν, πρὸ τῆς λήξεώς της, συνέτρεξαν τὰ κάτωθι περιστατικά :

α) ἐγνωστοποιήθη ἡ ἀφίξις τοῦ ἐμπορεύματος καὶ ἐτέθη τοῦτο εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ παραλήπτου, προκειμένου περὶ ἀποστολῶν παραδοτέων ἐν τῷ σταθμῷ καὶ περὶ τῆς ἀφίξεως τῶν ὁποίων πρέπει νὰ εἰδοποιηθῇ ὁ παραλήπτης.

β) ἐτέθη τὸ ἐμπόρευμα εἰς διάθεσιν τοῦ παραλήπτου προκειμένου περὶ ἀποστολῶν παραδοτέων ἐν τῷ σταθμῷ καὶ περὶ τῆς ἀφίξεως τῶν ὁποίων δὲν ἀπαιτεῖται νὰ εἰδοποιηθῇ ὁ παραλήπτης.

γ) ἐτέθη τὸ ἐμπόρευμα εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ παραλήπτου, προκειμένου περὶ ἀποστολῶν παραδοτέων ἐκτὸς τῆς περιοχῆς τῶν σταθμῶν.

Ἄρθρον 12.

Κατάστασις τοῦ ἐμπορεύματος — Συσκευασία.

§ 1. Ἄν ὁ σιδηρόδρομος δεχθῇ πρὸς μεταφορὰν ἐμπόρευμα ἐμφανίζον ἐκδηλὰ ἴχνη βλάβης, δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ ὅπως ἡ κατάστασις τοῦ ἐμπορεύματος τούτου μνημονευθῇ εἰδικῶς ἐν τῇ φορτωτικῇ.

§ 2. Ἐφόσον τὸ εἶδος τοῦ ἐμπορεύματος ἀπαιτῇ συσκευασίαν, ὁ ἀποστολεὺς ὀφείλει νὰ συσκευάσῃ τοῦτο κατὰ τρόπον ὥστε νὰ προφυλαχθῇ τοῦτο ἀπὸ ὀλικὴν ἢ μερικὴν ἀπώλειαν κατὰ τὴν μεταφορὰν καὶ νὰ ἀποτραπῇ ὁ κίνδυνος νὰ προξηγήσῃ τοῦτο ζημίαν εἰς πρόσωπα, εἰς τὸ ὑλικὸν ἢ εἰς ἄλλα ἐμπόρευμα.

Ἡ συσκευασία πρὸς ἑξ ἄλλου, νὰ εἶναι σύμφωνος πρὸς τὰς διατάξεις τῶν τιμολογίων καὶ τῶν κανονισμῶν τοῦ σιδηροδρόμου ἀποστολῇ.

§ 3. Ἄν ὁ ἀποστολεὺς δὲν συνεμορφώθῃ πρὸς τὰς διατάξεις τῆς § 2, ὁ σιδηρόδρομος δύναται εἴτε νὰ ἀρνήθῃ τὴν ἀποστολὴν, εἴτε νὰ ἀξιώσῃ ὅπως ὁ ἀποστολεὺς ἀναγνωρίσῃ ἐν τῇ φορτωτικῇ τὴν ἑλλειψιν ἢ τὴν ἐλαττωματικότητα τῆς συσκευασίας καὶ περιγράψῃ ταύτην ἀκριβῶς.

§ 4. Ὁ ἀποστολεὺς εὐθύνεται δι' ὅλας τὰς συνεπείας τῆς ἑλλείψεως ἢ τῆς ἐλαττωματικότητος τῆς συσκευασίας. Ὑποχρεοῦται οὗτος συγκεκριμένος, νὰ ἀποκαταστήσῃ τὴν ἐνδεχομένως ἐκ τοῦ λόγου τούτου προσγενομένην εἰς τὸν σιδηρόδρομον ζημίαν. Ἄν ἡ φορτωτικὴ δὲν μνημονεύῃ τὴν ἑλλειψιν ἢ τὴν ἐλαττωματικότητα τῆς συσκευασίας, ἡ ἀπόδειξις τῶν ἐλαττωμάτων τούτων βαρύνει τὸν σιδηρόδρομον.

§ 5. Ἄν ὁ ἀποστολεὺς ἀποστέλλῃ συνήθως ἐκ τοῦ αὐτοῦ σταθμοῦ μοειδῇ ἐμπόρευμα, ἔχοντα ἀνάγκην συσκευασίας, παραδίδῃ δὲ ταῦτα εἴτε ἄνευ συσκευασίας, εἴτε ὑπὸ τὴν αὐτὴν πάντοτε ἑλλιπῆ συσκευασίαν, δύναται οὗτος νὰ ἀπαλλαγῇ τῆς τηρήσεως δι' ἐκάστην ἀποστολὴν τῶν διατάξεων τῆς § 3 καταθέτων εἰς τὸν σταθμὸν τοῦτον γενικὴν δῆλωσιν σύμφωνον πρὸς τὸ ὑπόδειγμα τὸ προβλεπόμενον ἐν τῷ Παραρτήματι III τῆς παρούσης Συμβάσεως. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην πρέπει νὰ γίνῃ μνεία ἐν τῇ φορτωτικῇ τῆς κατατεθείσης εἰς τὸν σταθμὸν ἀποστολῆς γενικῆς δηλώσεως.

§ 6. Πλὴν ἐξαιρέσεως προβλεπομένης ἐν τοῖς τιμολογίοις, ὁ ἀποστολεὺς ὑποχρεοῦται νὰ ἐγγράψῃ ἐφ' ἐκάστου τῶν δεμάτων τῶν τμηματικῶν ἀποστολῶν, εὐκρινῶς καὶ ἀνεξιτήλως, οὕτως ὥστε νὰ ἀποκλείεται οἰαδήποτε σύγχυσις.

καὶ ἐν πλήρει συμφωνίᾳ πρὸς τὰς ἀντιστοίχους ἐνδείξεις τῆς φορτωτικῆς, τὰ κάτωθι στοιχεῖα :

α) Σήματα καὶ ἀριθμούς ἢ, ἀντὶ τούτων, τὴν διεύθυνσιν τοῦ παραλήπτου.

β) Τὸν σταθμὸν προορισμοῦ.

Ἐφόσον τοῦτο ὀρίζεται ὑπὸ τοῦ ἐφαρμοστέου ἐν τῷ σιδηροδρόμῳ ἀποστολῆς κανονισμοῦ, πρέπει νὰ ἀναγράφωνται καὶ τὸ ὄνοματεπώνυμον καὶ ἡ διεύθυνσις τοῦ παραλήπτου εἴτε ἀκαλύπτως εἴτε ὑπὸ πινακίδα διπλουμένην, ἡ ὁποία μόνον ἐν ἐλλείψει τῆς φορτωτικῆς δύναται ἀνοιχθῆ.

Αἱ ἀνωτέρω ὑπὸ στοιχ. α) καὶ β) ἐνδείξεις πρέπει νὰ ἀναγράφωνται καὶ ἐπὶ ἐκάστου τμήματος τῶν κατὰ πλήρη φορτία ἀποστολῶν, αἱ ὁποῖαι, ἀποστελλόμεναι διὰ συνδεδασμένης ὑπηρεσίας σιδηροδρομικῆς καὶ θαλασσίας μεταφορᾶς, ὑπόκεινται ἀναγκαίως εἰς μεταφόρτωσιν.

Παλαιαὶ ἐπιγραφαὶ ἢ πινακίδες πρέπει νὰ διαγράφωνται ἢ νὰ ἀφαιρῶνται ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως.

§ 7. Πλὴν ἐξαιρέσεως ρητῶς ὀριζομένης διὰ τῶν τιμολογίων, μεταφέρονται μόνον κατὰ πλήρη φορτία τὰ εὐθραυστα ἀντικείμενα (ὡς τὰ ὑαλικά, αἱ πορσελάναι, τὰ πηλινὰ δοχεῖα), ἀντικείμενα τὰ ὁποῖα διασπείρονται ἐντὸς τῶν φορτηγῶν (ὡς τὰ κάρυα, οἱ καρποί, ἡ νομή, οἱ λίθοι) ὡς καὶ ἐμπορεύματα δυνάμενα νὰ ρυπάνουν ἢ νὰ προκαλέσουν βλάβην εἰς ἄλλα δέματα (ὡς ὁ ἀνθραξ, ἡ ἄσβεστος, ἡ τέφρα, τὰ κοινὰ χρώματα ἢ τὰ χρωστικὰ χρώματα) ἐκτὸς ἂν τὰ ἐμπορεύματα ταῦτα συσκευασθῶσι ἢ συνενωθῶσιν οὕτως ὥστε νὰ μὴ δύνανται νὰ θραυσθῶσι, νὰ ἀπωλεσθῶσι, νὰ ρυπάνωσι ἢ νὰ προκαλέσουν βλάβην εἰς ἄλλα δέματα.

Ἄρθρον 13.

Προσαχτέα ἔγγραφα πρὸς ἐκτέλεσιν διατυπώσεων ὀριζομένων ὑπὸ τῶν τελωνειακῶν καὶ ἄλλων διοικητικῶν Ἀρχῶν. Τελωνειακὴ σφράγις.

§ 1. Ὁ ἀποστολεὺς ὑποχρεοῦται νὰ ἐπισυνάψῃ εἰς τὴν φορτωτικὴν τὰ ἀναγκαῖα ἔγγραφα πρὸς ἐκτέλεσιν, κατέναντι τῶν τελωνειακῶν καὶ ἄλλων διοικητικῶν ἀρχῶν, τῶν διατυπώσεων, ὧν ἡ πλήρωσις ἐπιβάλλεται νὰ γίνῃ πρὸ τῆς εἰς τὸν παραλήπτην παραδόσεως τοῦ ἐμπορεύματος. Τὰ ἔγγραφα ταῦτα πρέπει νὰ ἀναφέρονται ἀποκλειστικῶς εἰς ἐμπορεύματα ἀνήκοντα εἰς τὴν ἰδίαν φορτωτικὴν, ἐκτὸς ἂν ἄλλως ὀρίζεται διὰ τῶν διοικητικῶν διατάξεων ἢ τῶν τιμολογίων.

Ἄν ἡ ἐπισύναψις τῶν ἐγγράφων τούτων εἰς τὴν φορτωτικὴν δὲν εἴναι δυνατὴ, ὀφείλει ὁ ἀποστολεὺς νὰ ἀποστείλῃ ταῦτα ἐγκαίρως εἰς τὸ γραφεῖον σταθμοῦ ἢ τελωνείου ἢ οἰασδήποτε ἄλλης ἀρχῆς, ὅπου πρέπει νὰ ἐκτελεσθῶν αἱ διατυπώσεις. Ἡ φορτωτικὴ πρέπει νὰ ἐμφαίνῃ τὸ γραφεῖον, παρὰ τῷ ὁποίῳ τὰ ἔγγραφα ταῦτα θὰ εὐρίσκωνται εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ σιδηροδρόμου.

§ 2. Ὁ σιδηρόδρομος δὲν ὑποχρεοῦται νὰ ἐξετάσῃ ἂν τὰ προσαχθέντα ἔγγραφα εἴναι ἐπαρκῆ καὶ ἀκριβῆ. Ὁ ἀποστολεὺς εὐθύνεται ἐναντι τοῦ σιδηροδρόμου διὰ πᾶσαν ζημίαν προκύπτουσαν ἐξ ἐλλείψεως, ἀνεπαρκείας ἢ ἀνακριβείας τῶν ἐγγράφων τούτων, πλὴν ἂν συντρέχῃ πταῖσμα ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ σιδηροδρόμου.

Ὁ σιδηρόδρομος εὐθύνεται ὡς παραγγελιοδόχος διὰ τὰς συνεπείας ἀπωλείας, μὴ χρησιμοποίησεως ἢ ἀνωμάλου χρησιμοποίησεως τῶν ἐν τῇ φορτωτικῇ μνημονευομένων ἐγγράφων, τὰ ὁποῖα συνοδεύουν τὴν φορτωτικὴν ἢ κατετέθησαν παρ' αὐτοῦ. Ἡ καταβλητέα ὅμως παρ' αὐτοῦ ἀποζημίωσις ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει δύναται νὰ ὑπερβῇ τὴν καταβλητέαν ἀποζημίωσιν δι' ἀπώλειαν τοῦ ἐμπορεύματος.

§ 3. Ὁ ἀποστολεὺς ὑποχρεοῦται εἰς συμμόρφωσιν πρὸς τὰς τελωνιακὰς διατάξεις ἐπὶ τῆς συσκευασίας καὶ τῆς καλύψεως τοῦ ἐμπορεύματος.

Ὁ σιδηρόδρομος δύναται νὰ ἀρνηθῇ ἀποστολὰς, τῶν ὁποίων ἡ τελωνιακὴ σφράγις εἴναι βεβλαμμένη ἢ ἐλλειπής.

Ἄν ὁ ἀποστολεὺς παρέλειψε νὰ συσκευάσῃ ἢ νὰ καλύψῃ

τὸ ἐμπόρευμα κατὰ τὰς τελωνιακὰς διατάξεις, ὁ σιδηρόδρομος δικαιούται νὰ λάβῃ τὰ μέτρα ταῦτα. Αἱ ἐντεῦθεν δαπάναι βαρύνουν τὸ ἐμπόρευμα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ II.

Ἐκτέλεσις τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

Ἄρθρον 14.

Παράδοσις πρὸς μεταφορὰν καὶ φόρτωσις τῶν ἐμπορευμάτων.

§ 1. Αἱ συναφεῖς μὲ τὴν πρὸς μεταφορὰν παράδοσιν τοῦ ἐμπορεύματος ἐνέργειαι διέπονται ὑπὸ τῶν ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς ἰσχυόντων νόμων καὶ κανονισμῶν.

§ 2. Ἡ φόρτωσις ἀπόκειται, κατὰ τὰς ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς ἰσχυούσας διατάξεις, εἴτε εἰς τὸν σιδηρόδρομον εἴτε εἰς τὸν ἀποστολέα, ἐκτὸς ἂν ἡ παροῦσα Σύμβασις περιλαμβάνῃ ἄλλας ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου διατάξεις ἢ ἂν ἡ φορτωτικὴ κάμνη μνησθῇ ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου συμφωνίας συναφθείσης μεταξὺ τοῦ ἀποστολέως καὶ τοῦ σιδηροδρόμου.

§ 3. Τὰ ἐμπορεύματα μεταφέρονται εἴτε διὰ κλειστῶν εἴτε δι' ἀνοικτῶν φορτηγῶν, εἴτε δι' εἰδικῶς διασκευασμένων φορτηγῶν, εἴτε δι' ἀνοικτῶν φορτηγῶν καλυπτομένων δι' ἀδιαβρόχου, κατὰ τὰς σχετικὰς ἐπὶ τούτου διατάξεις τῶν διεθνῶν τιμολογίων, ἐκτὸς ἂν ἡ παροῦσα σύμβασις περιλαμβάνῃ ἄλλας ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου διατάξεις. Ἐν ἐλλείψει, διεθνῶν τιμολογίων ἢ ἂν τὰ ὑπάρχοντα τιμολόγια δὲν περιέχουν διατάξεις ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου, αἱ ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς ἰσχύουσαι διατάξεις ἐφαρμόζονται ἐπὶ τῆς ὅλης διαδρομῆς.

Ἄρθρον 15.

Διατυπώσεις ἀπαιτούμεναι ὑπὸ τῶν τελωνιακῶν καὶ ἄλλων διοικητικῶν Ἀρχῶν.

§ 1. Καθ' ὁδόν, αἱ ὑπὸ τῶν τελωνιακῶν καὶ ἄλλων διοικητικῶν Ἀρχῶν ὀριζόμεναι διατυπώσεις ἐκτελοῦνται ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου. Οὗτος εἶναι ἐλεύθερος νὰ ἀναθέσῃ, ὑπὸ ἰδίαν αὐτοῦ εὐθύνην, τὴν φροντίδα ταύτην εἰς ἐντολοδόχον ἢ νὰ ἀναλάβῃ ταύτην ὁ ἴδιος. Ἐν ἀμφοτέραις ταῖς περιπτώσεσιν, ὁ σιδηρόδρομος ἀναλαμβάνει τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ παραγγελιοδόχου.

Δύναται ὅμως ὁ ἀποστολεὺς, διὰ δηλώσεώς του ἐν τῇ φορτωτικῇ, ἢ ὁ παραλήπτης, ἐφόσον οὗτος κατέθεσε δῆλωσιν κατὰ τὸ ἄρθρον 22 § 1 στοιχ. δ, νὰ ζητήσῃ νὰ παραστῇ αὐτοπροσώπως ἢ νὰ ἀντιπροσωπευθῇ δι' ὀρισθέντος ἐντολοδόχου εἰς τὰς ἐν τῷ προηγουμένῳ ἐδάφειῳ προβλεπόμενας ἐνεργείας πρὸς παροχὴν πάσης πληροφορίας ἢ οἰασδήποτε χρησίμου, διευκρινίσεως καὶ διὰ νὰ καταβάλλῃ, καθ' ὃ μέτρον τοῦτο ἐπιτρέπεται ὑπὸ τῶν οἰκείων νόμων καὶ Κανονισμῶν, τὰ τελωνιακὰ τέλη καὶ λοιπὰς δαπάνας.

Οὔτε ὁ ἀποστολεὺς, οὔτε ὁ παραλήπτης οὔτε καὶ οἱ ἐντολοδόχοι αὐτῶν δικαιούνται νὰ λάβουν ὑπὸ τὴν κατοχὴν των τὸ ἐμπόρευμα ἢ νὰ προβοῦν οἱ ἴδιοι εἰς τὰς δεούσας ἐνεργείας.

Ἄν ὁ ἀποστολεὺς, διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν τελωνιακῶν ἢ ἄλλων διοικητικῶν διατυπώσεων, ὥρισε σταθμὸν, αἱ παρὰ τῷ ὁποίῳ ἰσχύουσαι διατάξεις δὲν καθιστοῦν δυνατὴν τὴν ἐκτέλεσιν τῶν διατυπώσεων τούτων, ἢ ἂν οὗτος, συναφῶς μὲ τὰς ἐνεργείας ταύτας, ὥρισε οἰονδήποτε ἄλλον τρόπον, μὴ δυνάμενον νὰ ἐκτελεσθῇ, ὁ σιδηρόδρομος θὰ ἐνεργήσῃ ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ καθ' ὃν τρόπον κρίνει ἐπωφελέστερον διὰ τὰ συμφέροντα τοῦ δικαιούχου καὶ θὰ γνωστοποιήσῃ εἰς τὸν ἀποστολέα τὰ ληφθέντα μέτρα.

Ἐφόσον ὁ ἀποστολεὺς ἔχῃ ἐγγράφῃ ἐν τῇ φορτωτικῇ τὴν ἐνδειξὴν «ἐλεύθερον τελωνιακῶν τελῶν», ὁ σιδηρόδρομος δικαιούται νὰ ἐκτελέσῃ τὰς τελωνιακὰς διατυπώσεις κατ' ἰδίαν ἐκλογὴν, εἴτε καθ' ὁδόν, εἴτε ἐν τῷ σταθμῷ προορισμοῦ.

§ 2. Τηρουμένης τῆς ἐν § 1, δεύτερον ἐδάφειον, προβλεπόμενης ἐξαιρέσεως, ὁ παραλήπτης δικαιούται νὰ ἐκτελέσῃ ἐν

τῷ σταθμῷ προορισμοῦ, παρὰ τῷ ὁποίῳ ὑπάρχει τελωνιακὸν γραφεῖον, τὰς τελωνιακὰς διατυπώσεις, ἐφόσον ἡ φορτωτικὴ ὁρίζει ἐκτελωνισμόν κατὰ τὴν ἀφίξιν ἢ ἂν, ἐλλείψει τοιαύτης ἐντολῆς, τὸ ἐμπόρευμα ἀφικνῆται ὡς ὑποκείμενον. Ποιούμενος χρῆσιν τοῦ δικαιώματος τούτου ὁ παραλήπτης ὀφείλει προηγουμένως νὰ καταβάλῃ τὰ βαρύνοντα τὴν ἀποστολὴν τέλη.

Ὁ σιδηρόδρομος δύναται νὰ ἐνεργήσῃ ὡς ὁρίζεται ἐν τῇ § 1 ἂν ὁ παραλήπτης δὲν ἐξοφλήσῃ τὴν φορτωτικὴν ἐντὸς τῆς προθεσμίας ἢ ὁποῖα ὁρίζεται ὑπὸ τῶν ἰσχυόντων ἐν τῷ σταθμῷ προορισμοῦ κανονισμῶν.

Ἄρθρον 16.

Παράδοσις.

§ 1. Ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ παραδώσῃ εἰς τὴν παραλήπτην, ἐπὶ ἀποδείξει παραλαβῆς, εἰς τὸν σταθμὸν προορισμοῦ, τὴν φορτωτικὴν καὶ τὸ ἐμπόρευμα.

Διὰ τῆς ἀναλήψεως τῆς φορτωτικῆς ὑποχρεοῦται ὁ παραλήπτης νὰ καταβάλῃ εἰς τὸν σιδηρόδρομον τὰ εἰς χρέωσίν του ἐν τῇ φορτωτικῇ φερόμενα ποσά.

§ 2. Οἱ ἐν τῷ σταθμῷ προορισμοῦ ἰσχύοντες νόμοι καὶ κανονισμοὶ καθορίζουν ἂν ὁ σιδηρόδρομος δικαιούται ἢ ὑποχρεοῦται νὰ παραδώσῃ τὸ ἐμπόρευμα εἰς τὴν κατοικίαν τοῦ παραλήπτου. Αἱ συναφεῖς μὲ τὴν παράδοσιν ἐνέργειαι διέπονται ὑπὸ τῶν ἰδίων νόμων καὶ κανονισμῶν.

Ἐφόσον ὁ σιδηρόδρομος παραδίδῃ, ὁ ἴδιος ἢ διὰ τρίτου, τὸ ἐμπόρευμα κατ' οἶκον, ἡ παράδοσις θεωρεῖται συντελεσθεῖσα ἀπὸ τῆς στιγμῆς τῆς κατ' οἶκον παραδόσεως.

§ 3. Μετὰ τὴν ἀφίξιν τοῦ ἐμπορεύματος ἐν τῷ σταθμῷ προορισμοῦ, ὁ παραλήπτης δικαιούται νὰ ζητήσῃ ἀπὸ τὸν σιδηρόδρομον ὅπως παραδώσῃ οὗτος εἰς αὐτὸν τὴν φορτωτικὴν καὶ τὸ ἐμπόρευμα. Ἄν διαπιστωθῇ ἀπώλεια τοῦ ἐμπορεύματος ἢ ἂν δὲν ἀφικθῇ τοῦτο κατὰ τὴν λήξιν τῆς ἐν ἀρθ. 30, § 1 ὁριζομένης προθεσμίας, ὁ παραλήπτης δύναται νὰ ἀσκήσῃ ἰδίῳ ὀνόματι κατέναντι τοῦ σιδηρόδρομου τὰ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς γεννώμενα ὑπὲρ αὐτοῦ δικαιώματα ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς προηγουμένης ἀπὸ μέρους του ἐκτελέσεως τῶν ἐπιβεβλημένων αὐτῷ ἐκ τῆς ἐν λόγῳ συμβάσεως ὑποχρεώσεων.

§ 4. Ὁ δικαιούχος δύναται νὰ ἀρνηθῇ τὴν παραλαβὴν τοῦ ἐμπορεύματος καὶ μετὰ τὴν ἀνάληψιν τῆς φορτωτικῆς καὶ τὴν πληρωμὴν τῶν τελῶν ἐφόσον δὲν ἐγένοντο αἱ ζητηθεῖσαι παρ' αὐτοῦ ἐπαληθεύσεις πρὸς διαπίστωσιν προταθείσης ζημίας.

Αἱ τυχόν διατυπωθεῖσαι κατὰ τὴν παράδοσιν τοῦ ἐμπορεύματος ἐπιφυλάξεις οὐδὲν ἐπάγονται ἀποτέλεσμα, ἐφόσον δὲν ἀνεγνωρίσθησαν αὗται ὑπὸ τοῦ σιδηρόδρομου.

Ἄρθρον 17.

Πληρωμὴ τῶν τελῶν.

§ 1. Τὰ τέλη (κόμιστρα, πρόσθετα τέλη, τελωνιακὰ δικαιώματα καὶ λοιπὰ τέλη προκύπτοντα ἀπὸ τῆς πρὸς μεταφορὰν παραλαβῆς μέχρι τῆς παραδόσεως) καταβάλλονται εἴτε ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως, εἴτε ὑπὸ τοῦ παραλήπτου συμφώνως πρὸς τὰς κάτωθι διατάξεις.

Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τούτων θεωροῦνται ὡς κόμιστρα, τὰ δικαιώματα τὰ ὁποῖα, κατὰ τὸ ἐφαρμοστέον τιμολόγιον, πρέπει νὰ προστεθῶσιν εἰς τὰς τιμὰς τῶν χιλιμετρικῶν τιμολογίων, γενικῶν ἢ ἐξαιρετικῶν, κατὰ τὸν ὑπολογισμόν τῶν κομίστρων.

§ 2. Ὁ ἀποστολεὺς ὅστις ἀναλαμβάνει τὸ ὅλον ἢ μέρος τῶν τελῶν πρέπει νὰ κάμῃ ἐνδειξὴν τούτου δι' ἀναγραφῆς ἐν τῇ οἰκείᾳ στήλῃ τῆς φορτωτικῆς μιᾶς τῶν κάτωθι παρατηρήσεων :

α) «ἐλεύθερον παντὸς τέλους», ἐφόσον ἀναλαμβάνει ὅλα τὰ τέλη (κόμιστρα, πρόσθετα τέλη, τελωνιακὰ δικαιώματα καὶ ἄλλα τέλη).

β) «ἐλεύθερον», ἐφόσον ἀναλαμβάνει τὸ σύνολον τῶν

κομίστρων ὡς καὶ τὰ πρόσθετα τέλη, τὰ ὁποῖα δύνανται, κατὰ τοὺς κανονισμοὺς καὶ τὰ ἐσωτερικὰ τιμολόγια τῆς χώρας ἀποστολῆς ἢ, ἐνδεχομένως, κατὰ τὸ ἐφαρμοστέον διεθνὲς τιμολόγιον νὰ ὑπολογισθοῦν ὑπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς κατὰ τὸν χρόνον τῆς παραδόσεως πρὸς μεταφορὰν.

γ) «ἐλεύθερον, συμπεριλαμβανομένων καὶ», ἐφόσον ἀναλαμβάνει καὶ τέλη πέραν τῶν ἀνωτέρω ὑπὸ στοιχ. β) ἐνδεικνυμένων, πρέπει δὲ νὰ ὁρισθοῦν ἀκριβῶς τὰ τέλη ταῦτα.

δ) «ἐλεύθερον κομίστρων», ἐφόσον ἀναλαμβάνει μοναδικῶς τὰ κόμιστρα.

ε) «ἐλεύθερον τελωνιακῶν τελῶν», ἐφόσον ἀναλαμβάνει πᾶν ποσὸν τὸ ὁποῖον αἱ τελωνιακαὶ Ἀρχαὶ εἰσπράττουν παρὰ τοῦ σιδηρόδρομου ὡς καὶ τὰ πρόσθετα τέλη καὶ λοιπὰς δαπάνας, τὰς ὁποίας ὁ σιδηρόδρομος δικαιούται νὰ εἰσπράξῃ διὰ τὸν ἐκτελωνισμόν.

ζ) οἰανδήποτε τῶν ἀνωτέρω ἐνδείξεων συμπληρωμένην διὰ τῶν λέξεων « μέχρι Χ » (τῆς ἐνδείξεως Χ καθορισούσης ὀνομαστικῶς τὸ σημεῖον συναρμογῆς τῶν τιμολογήσεων ὁμόρων χωρῶν), ἐφόσον ἀναλαμβάνει τὸ ὅλον ἢ μέρος τῶν τελῶν μέχρι τοῦ σημείου Χ, ἐξαιρουμένου ὅμως παντὸς τέλους ἀναφερομένου εἰς τὴν κατὰ σειρὰν ἐπομένην χώραν ἢ σιδηρόδρομον.

η) «ἐλεύθερον διὰ ποσὸν», ἐφόσον ἀναλαμβάνει ἐν ὀρισμένον ποσόν. Τὸ ποσὸν τοῦτο πρέπει νὰ ἀναγραφῇ ὁλογράφως. Πρέπει ἐπίσης τὸ ποσὸν τοῦτο νὰ ἐκφρασθῇ εἰς τὸ νόμισμα τῆς χώρας ἀποστολῆς, ἐκτὸς ἂν τὰ τιμολόγια περιλαμβάνουν ἀντιθέτους διατάξεις.

Ὁ ἀποστολεὺς δύναται νὰ ἐγγράψῃ συγχρόνως πλείονας τῆς μιᾶς ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἐνδείξεων ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως αὗται συμβιβάζωνται πρὸς ἀλλήλας.

§ 3. Δὲν ἐπιτρέπεται ἐγγραφή παρατηρήσεων ἄλλων ἀπὸ τὰς ἐν § 2 ὁριζομένους.

§ 4. Τὰ τιμολόγια δύνανται νὰ περιλάβουν εἰδικούς ὁρους σχετικῶς μὲ τὴν πληρωμὴν τῶν κομίστρων.

§ 5. Τὰ μὴ ἀναληφθέντα ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως τέλη λογίζονται εἰς χρέωσιν τοῦ παραλήπτου.

§ 6. Τὰ πρόσθετα τέλη ὡς τὰ τέλη ἀργίας, ἀποθηκεύσεως, ζυγίσεως, τῶν ὁποίων ἡ εἰσπραξις προεκλήθη ἐξ αἰτίας καταλογιστέας εἰς τὸν παραλήπτην ἢ κατόπιν σχετικῆς αἰτήσεώς του, καταβάλλονται πάντοτε παρ' αὐτοῦ.

§ 7. Ὁ σιδηρόδρομος ἀποστολῆς δύναται ἐν τούτοις νὰ ἀπαιτήσῃ τὴν ἀπὸ μέρους τοῦ ἀποστολέως προκαταβολικὴν πληρωμὴν τῶν τελῶν, ἐφόσον πρόκειται περὶ ἐμπορευμάτων τὰ ὁποῖα, κατὰ τὴν κρίσιν του, ὑπέκινται εἰς ταχέαν ἀλλοίωσιν, ἢ τὰ ὁποῖα, λόγῳ τῆς ἐλαχίστης ἀξίας των ἢ τῆς φύσεως αὐτῶν, δὲν παρέχουν αὐτῷ ἐπαρκῆ ἐγγύησιν ὡς πρὸς τὰ τέλη.

§ 8. Ἄν τὸ ποσὸν τῶν τελῶν, τὰ ὁποῖα ἀναλαμβάνει ὁ ἀποστολεὺς, δὲν εἶναι δυνατόν νὰ καθορισθῇ κατὰ τὸν χρόνον τῆς παραδόσεως πρὸς μεταφορὰν, δύναται ὁ σιδηρόδρομος νὰ ζητήσῃ τὴν κατάθεσιν ὡς ἐγγυήσεως καὶ ἐναντὶ ἀποδείξεως ποσοῦ ἀντιπροσωπεύοντος κατὰ προσέγγισιν τὰ τέλη. Τὰ τέλη ταῦτα ἐγγράφονται εἰς δελτίον προπληρωμῆς, τὸ ὁποῖον ἀποτελεῖ ἀντικείμενον διακανονισμοῦ τῶν λογαριασμῶν μετὰ τοῦ ἀποστολέως ἐντὸς τριάκοντα τὸ βραδύτερον, ἡμερῶν ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς προθεσμίας παραδόσεως. Εἰς τὸν ἀποστολέα δίδεται, ἐπὶ ἐπιστροφῇ τῆς ἐν καιρῷ δοθείσης εἰς τοῦτον ἀποδείξεως, λ) σμὸς δαπανῶν, ὁ ὁποῖος συντάσσεται συμφώνως πρὸς τὰς ἐνδείξεις τοῦ δελτίου προπληρωμῆς.

§ 9. Πλὴν τῆς ἐν § 8 προβλεπομένης περιπτώσεως, ὁ σταθμὸς ἀποστολῆς ὀφείλει νὰ καθορίσῃ, τόσον ἐπὶ τοῦ ἀντιγράφου, ὅσον καὶ ἐπὶ τῆς πρωτοτύπου φορτωτικῆς, τὰ ὑπὸ τύπον πληρωθέντων τελῶν εἰσπραχθέντα τέλη.

Ἄρθρον 18.

Διόρθωσις εἰσπραχθέντων ποσῶν.

§ 1. Εἰς περίπτωσιν ἀντικανονικῆς ἐφαρμογῆς τοῦ τιμολογίου ἢ λάθους κατὰ τὸν καθορισμὸν ἢ τὴν εἰσπραξίν

των τελών, ή μὲν ἐπὶ πλέον εἰσπραχθεῖσα διαφορὰ ἐπιστρέφεται ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου, ή δὲ ἐπὶ ἑλαττον εἰσπραχθεῖσα διαφορὰ καταβάλλεται εἰς τὸν σιδηρόδρομον.

§ 2. Αἱ ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου διαπιστούμεναι ἐπὶ πλέον διαφοραὶ πρέπει νὰ γνωστοποιῶνται ἀντεπαγγέλτως εἰς τὸν ἐνδιαφερόμενον, ἐφόσον αὐταὶ ὑπερβαίνουν τὸ ποσὸν τοῦ ἐνὸς φράγκου ἀνὰ φορτωτικὴν, ὃ δὲ διακανονισμὸς τούτων πρέπει νὰ διενεργῇται τὸ ταχύτερον δυνατόν.

§ 3. Ἡ πληρωμὴ πρὸς τὸν σιδηρόδρομον τῶν ἐπὶ ἑλαττον διαφορῶν βαρύνει τὸν ἀποστολέα ἐφόσον ἡ φορτωτικὴ δὲν ἐξωφλήθη. Ὅταν ἡ φορτωτικὴ ἔχει ἤδη παραληφθῇ ὑπὸ τοῦ παραλήπτου ἢ ὅταν ἡ σύμβασις μεταφορᾶς ἐτροποποιήθη βάσει τοῦ ἄρθρου 22, ὁ ἀποστολεὺς δὲν ὑποχρεοῦται εἰς πληρωμὴν τῆς ἐπὶ ἑλαττον διαφορᾶς εἰ μὴ μόνον καθ' ὃ μέτρον αὐτὴ ἀναφέρεται εἰς τὰ ἀναληφθέντα ὑπ' αὐτοῦ τέλη βάσει τῆς ἐν τῇ φορτωτικῇ ἀναγραφείσης ὑπ' αὐτοῦ δηλώσεως συναφῶς μετὰ τὴν προπληρωμὴν. Ἡ συμπλήρωσις τῆς ἐπὶ ἑλαττον διαφορᾶς βαρύνει τὸν παραλήπτην.

§ 4. Τὰ ὀφειλόμενα, βάσει τοῦ παρόντος ἄρθρου, ποσὰ ὑπόκεινται εἰς τόκον πέντε τοῖς ἑκατὸν ἐτησίως, ἐφόσον ταῦτα ὑπερβαίνουν τὸ ποσὸν τῶν δέκα φράγκων ἀνὰ φορτωτικὴν.

Οἱ τόκοι οὗτοι ἄρχονται ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς πρὸς πληρωμὴν ὀχλήσεως ἢ ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐν ἄρθρῳ 41 προβλεπομένης διοικητικῆς αἰτήσεως ἢ, ἀν δὲν ἐγένετο οὕτε ὀχλήσις, οὕτε αἰτήσις διοικητικὴ, ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἐγέρσεως τῆς ἀγωγῆς.

Ἄρθρον 19.

Ἀποτίσεις καὶ προκαταβολαί.

§ 1. Ὁ ἀποστολεὺς δύναται νὰ ἐπιβαρύνῃ τὴν ἀποστολὴν του δι' ἀποτίσεως μέχρι τοῦ ποσοῦ τῆς ἀξίας τοῦ ἐμπορεύματος.

Τὸ ποσὸν τῆς ἀποτίσεως πρέπει νὰ ὀρισθῇ εἰς τὸ νόμισμα τῆς χώρας ἀποστολῆς. Τὰ τιμολόγια ὅμως δύναται νὰ καθορίσουν ἐξαιρέσεις.

§ 2. Ὁ σιδηρόδρομος δὲν ὑποχρεοῦται νὰ πληρώσῃ τὴν ἀπότισιν πρὶν ἢ τὸ ποσὸν ταύτης καταβληθῇ ὑπὸ τοῦ παραλήπτου. Τὸ ποσὸν τοῦτο πρέπει νὰ τεθῇ εἰς διάθεσιν τοῦ ἀποστολέως ἐντὸς ἑξ ἑβδομάδων ἀπὸ τῆς εἰσπράξεώς του, ἐν περιπτώσει δὲ καθυστέρησεως ὀφείλονται τόκοι πέντε τοῖς ἑκατὸν ἐτησίως ἀρχόμενοι ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς προθεσμίας ταύτης.

§ 3. Ἄν τὸ ἐμπόρευμα παρεδόθη εἰς τὸν παραλήπτην χωρὶς προηγουμένως νὰ εἰσπραχθῇ ἡ ἀπότισις, ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλλῃ εἰς τὸν ἀποστολέα τὸ ποσὸν τῆς ἐντεῦθεν ζημίας μέχρι τοῦ ποσοῦ τῆς ἀποτίσεως διατηρῶν τὸ δικαίωμα ἀναγωγῆς κατὰ τοῦ παραλήπτου.

§ 4. Διὰ τὴν ἀποστολὴν ἐπὶ ἀποτίσει εἰσπράττεται εἰδικὸν τέλος καθοριστέον διὰ τῶν τιμολογίων. Τὸ τέλος τοῦτο ὀφείλεται καὶ ἂν ἀκόμη ἡ ἀρχικὴ ἀπότισις ἀκυρωθῇ ἢ μειωθῇ διὰ τροποποιήσεως τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς (ἄρθρ. 21, § 1).

§ 5. Αἱ προκαταβολαὶ ἐπὶ τοῦ ἐμπορεύματος γίνονται δεκταὶ βάσει καὶ μόνον τῶν ἰσχυουσῶν διατάξεων ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς.

Ἄρθρον 20.

Δηλώσεις ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως.

§ 1. Δι' ἐκάστην ἀποστολὴν δύναται νὰ γίνῃ δήλωσις ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως ἀναγραφομένη εἰς τὴν φορτωτικὴν ὡς ὀρίζεται ἐν ἄρθρῳ 6 § 7 στοιχ. γ).

Τὸ ποσὸν τῆς δηλουμένης ἀποζημιώσεως πρέπει νὰ ὀρισθῇ εἰς τὸ νόμισμα τοῦ Κράτους ἀποστολῆς ἢ εἰς χρυσὰ φράγκα ἢ καὶ εἰς οἰονδήποτε ἄλλο νόμισμα ὀριζόμενον διὰ τῶν τιμολογίων.

§ 2. Διὰ τὴν δήλωσιν ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως εἰσ-

πράττεται εἰδικὸν τέλος ἐνὸς δεκάτου τοῦ χιλίου ἐπὶ τοῦ δηλουμένου ποσοῦ ἀνὰ ἀδιαίρετον κλάσμα 10 χιλιομέτρων.

Τὸ ἐλάχιστον ὄριον εἰσπράξεως εἶναι 1 φράγκον ἀνὰ 100 χλγρ. καὶ 10 φράγκα ἂν τὸ βάρος τῆς ἀποστολῆς ὑπερβαίῃ τὰ 1000 χλγρ. Τὰ τιμολόγια δύναται νὰ μειώσουν τὰ τέλη καὶ τὸ ἐλάχιστον ὄριον εἰσπράξεως.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙΙ.

Τροποποίησις τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

Ἄρθρον 21.

Δικαίωμα τοῦ ἀποστολέως πρὸς τροποποίησιν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

§ 1. Ὁ ἀποστολεὺς δικαιούται νὰ τροποποιήσῃ τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς καὶ νὰ ὀρίσῃ ἐξ ὕστερων :

α) ὅπως τὸ ἐμπόρευμα ἀποσυρθῇ ἐκ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς.

β) ὅπως ἡ μεταφορὰ τοῦ ἐμπορεύματος ἀνασταλῇ καθ' ὁδόν.

γ) ὅπως ἡ παράδοσις τοῦ ἐμπορεύματος ἀναβληθῇ.

δ) ὅπως τὸ ἐμπόρευμα παραδοθῇ εἰς ἕτερον πρόσωπον ἀντὶ τοῦ ὀρισθέντος ἐν τῇ φορτωτικῇ παραλήπτου.

ε) ὅπως τὸ ἐμπόρευμα παραδοθῇ εἰς ἕτερον σταθμόν, ἀντὶ τοῦ ὀρισθέντος ἐν τῇ φορτωτικῇ σταθμοῦ προορισμοῦ ἢ ὅπως τοῦτο ἐπιστραφῇ εἰς τὸν σταθμὸν ἀποστολῆς. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην δύναται ὁ ἀποστολεὺς νὰ ὀρίσῃ ὅπως ἡ ἀρξαμένη διὰ μικρᾶς ταχύτητος ἀποστολὴ συνεχισθῇ διὰ μεγάλης ταχύτητος ἢ ἀντιστρόφως, προϋποτιθεμένου ὅτι ὁ σταθμὸς εἰς ὃν ἐσταμάτησεν ἡ μεταφορὰ λειτουργεῖ δι' ἀμφοτέρας τὰς ὑπηρεσίας ταύτας. Δύναται οὗτος ἐπίσης νὰ ὀρίσῃ τὸ ἐφαρμοστέον τιμολόγιον καὶ τὸ ἀκολουθητέον δρομολόγιον.

Ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν τὰ τιμολόγια τοῦ σιδηροδρόμου ἀποστολῆς περιλαμβάνουν ἀντιθέτους διατάξεις, γίνονται δεκταὶ αἰτήσεις τροποποιήσεως τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς ἔχουσαι ὡς ἀντικείμενον :

ζ) τὴν ἐπιβαρύνσιν τῆς ἀποστολῆς δι' ἀποτίσεως.

η) τὴν αὐξήσιν, ἐλάττωσιν ἢ κατάργησιν τῆς ἀποτίσεως.

θ) τὴν προπληρωμὴν τῶν κομίστρων καὶ λοιπῶν τελῶν κατὰ τὰς ἐν ἄρθρῳ 17, § 2, στοιχ. α) ἕως ε)) συμπεριλαμβανομένου καὶ η) προβλεπομένας διατυπώσεις.

Πέραν τῶν ἀνωτέρω ἀπαριθμουμένων ἐντολῶν, δὲν δίνονται ἄλλαι δεκταί. Τὰ διεθνῆ τιμολόγια δύναται ὅμως νὰ παράσχουν εἰς τὸν ἀποστολέα τὸ δικαίωμα ὅπως διατάξῃ καὶ ἄλλας, πέραν τῶν ἀνωτέρω ἀναφερομένων, τροποποιήσεις.

Αἱ ἐντολαὶ δὲν πρέπει νὰ ἔχουν ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει ὡς συνέπειαν τὴν κατάρτησιν ἀποστολῆς.

§ 2. Αἱ ἄνω ἀναφερόμεναι μεταγενέστεραι ἐντολαὶ πρέπει νὰ δίδωνται διὰ γραπτῆς δηλώσεως συμφώνου πρὸς τὸ ἐν Παραρτήματι IV τῆς παρούσης Συμβάσεως προβλεπόμενον ὑπόδειγμα.

Ἡ δήλωσις αὕτη θὰ ἀντιγράφεται καὶ θὰ ὑπογράφεται ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ἐπὶ τοῦ ἀντιγράφου τῆς φορτωτικῆς, τὸ ὅποιον θὰ προσάγεται συγχρόνως εἰς τὸν σιδηρόδρομον. Ὁ σταθμὸς ἀποστολῆς θὰ βεβαιώσῃ τὴν λήψιν τῆς μεταγενεστέρας ἐντολῆς διὰ σφραγίσεως τοῦ ἀντιγράφου φορτωτικῆς μετὰ τὴν χρονολογικὴν σφραγίδα του κάτωθεν τῆς δηλώσεως τοῦ ἀποστολέως, μεθ' ὃ τὸ ἀντίγραφον φορτωτικῆς θὰ ἐπιστρέφεται εἰς τὸν ἀποστολέα.

Ἄν ὁ σιδηρόδρομος συμμορφωθῇ πρὸς τὰς ἐντολὰς τοῦ ἀποστολέως χωρὶς νὰ ἀξιώσῃ τὴν προσαγωγὴν τοῦ ἀντιγράφου τῆς φορτωτικῆς θὰ εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὴν προκληθησομένην ἐκ τοῦ γεγονότος τούτου ζημίαν εἰς τὸν παραλήπτην, πρὸς τὸν ὅποιον θὰ ἔχῃ ἐνδεχομένως παραδοθῇ ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως τὸ ἀντίγραφον τοῦτο.

Ἄν ἡ αἰτήσις τοῦ ἀποστολέως ἀναφέρεται εἰς αὐξήσιν, ἐλάττωσιν ἢ ἀκύρωσιν ἀποτίσεως, πρέπει οὗτος νὰ προσα-

γάγη τὸν ἀρχικῶς ἐκδοθέντα τίτλον. Εἰς τὰς περιπτώσεις αὐξήσεως ἢ μειώσεως τῆς ἀποτίσεως, ὁ τίτλος οὗτος ἐπιστρέφεται μετὰ διωρθωσιν εἰς τὸν ἐνδιαφερόμενον, ἀποσύρεται δὲ ἐκ τῶν χειρῶν τοῦ τελευταίου τούτου εἰς τὴν περίπτωσιν ἀκυρώσεως τῆς ἀποτίσεως.

Μεταγενεστέρα ἐντολὴ τοῦ ἀποστολέως διδομένη κατὰ τύπον διάφορον τοῦ ὀριζομένου εἶναι ἀκυρος.

§ 3. Ὁ σιδηρόδρομος θὰ ἐκτελῇ τὰς ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως μεταγενεστέρως διδομένας ἐντολὰς μόνον εἰς τὴν περίπτωσιν αὗται διαβιβάζονται μέσῳ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς. Ἐφόσον ὁ ἀποστολεὺς ἤθελε ζητήσῃ τοῦτο, εἰδοποιεῖται ὁ σταθμὸς προορισμοῦ ἢ ὁ σταθμὸς εἰς ὃν ἐσταμάτησεν ἡ μεταφορὰ, δαπάνη τοῦ ἀποστολέως, διὰ τηλ]τος ἢ διὰ τηλεφωνικῆς εἰδοποιήσεως προερχομένων ἐκ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς καὶ ἐπιβεβαιουμένων διὰ γραπτῆς δηλώσεως. Ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν διαφορῶς ὀρίζεται ἐν τῷ διεθνῇ τιμολογίῳ ἢ ἐν ἄλλαις συμφωνίαις μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων σιδ]μων, ὁ σταθμὸς προορισμοῦ ἢ ὁ σταθμὸς εἰς τὸν ὁποῖον ἐσταμάτησεν ἡ μεταφορὰ ὀφείλει νὰ ἐκτελέσῃ τὴν μεταγενεστέραν ἐντολὴν χωρὶς νὰ ἀναμείνῃ τὴν ἐπιβαβαίωσιν, ἐφόσον τὸ τηλεγράφημα ἢ ἡ τηλεφωνικὴ εἰδοποίησις προέρχεται ἐκ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς, πρᾶγμα ὅ,περ, ἐν ἀμφιβολίᾳ, πρέπει νὰ ἐλεγχθῇ.

§ 4. Τὸ δικαίωμα τροποποιήσεως τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς ἀποσβέννυται καὶ ἂν ἀκόμη ὁ ἀποστολεὺς διακατέχῃ τὸ ἀντίγραφον τῆς φορτωτικῆς, εἰς τὰς κάτωθι περιπτώσεις:

- α) ὅταν ἡ φορτωτικὴ παρεδόθῃ ἤδη εἰς τὸν παραλήπτην ἢ
- β) ὅταν ὁ παραλήπτης ἤσκησε τὸ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς προκύπτον ὑπὲρ αὐτοῦ δικαίωμα συμφώνως τῷ ἀρθρῳ 16 § 3 ἢ
- γ) ὅταν ὁ παραλήπτης δικαιούται κατὰ τὸ ἀρθρον 22 νὰ δώσῃ μεταγενεστέρας ἐντολὰς, ἀφ' ἧς στιγμῆς ἡ ἀποστολὴ εἰσῆλθεν εἰς τὴν τελωνιακὴν περιοχὴν τῆς χώρας προορισμοῦ.

Ἀπὸ τῆς στιγμῆς ταύτης ὁ σιδηρόδρομος ὀφείλει νὰ συμμορφωθῇ πρὸς τὰς ὁδηγίας τοῦ παραλήπτου, ἄλλως καθίσταται ὑπεύθυνος ἐναντι τούτου, κατὰ τοῦ εἰς τὸ Μέρος III καθοριζομένους ὁρους, διὰ τὰς συνεπείας τῆς μὴ ἐκτελέσεως τῶν ὁδηγιῶν του.

*Ἀρθρον 22.

Δικαίωμα τοῦ παραλήπτου πρὸς τροποποίησιν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

§ 1. Ὁ παραλήπτης δικαιούται νὰ τροποποιήσῃ τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς, ἐφόσον ὁ ἀποστολεὺς δὲν ἔχει ἀναλάβῃ τὰ τέλη, τὰ ὅποια ἀναφέρονται εἰς τὴν μεταφορὰν ἐν τῇ χώρᾳ προορισμοῦ καὶ ἔχει ἐγγράψῃ ἐν τῇ φορτωτικῇ τὴν ἐν ἀρθρῳ 6, § 7, στοιχ. θ), προβλεπομένην παρατήρησιν,

Αἱ ἐντολαί, τὰς ὁποίας δύναται νὰ δώσῃ ὁ παραλήπτης, οὐδὲν ἐπάγονται ἀποτέλεσμα πρὸ τῆς εἰσόδου τῆς ἀποστολῆς ἐν τῇ τελωνιακῇ περιοχῇ τῆς χώρας προορισμοῦ.

Ὁ παραλήπτης δύναται νὰ ὀρίσῃ ὅπως:

- α) ἡ μεταφορὰ τοῦ ἐμπορεύματος σταματήσῃ καθ' ὁδόν.
- β) ἡ παράδοσις τοῦ ἐμπορεύματος ἀναβληθῇ.
- γ) τὸ ἐμπόρευμα παραδοθῇ ἐν τῇ χώρᾳ προορισμοῦ εἰς ἕτερον πρόσωπον ἐντὶ τοῦ ὀρισθέντος ἐν τῇ φορτωτικῇ παραλήπτου.

δ) αἱ ἀπαιτούμεναι τελωνιακαὶ ἢ ἄλλαι διοικητικαὶ διατυπώσεις θὰ ἐκτελεσθῶσιν διὰ συμμετοχῆς αὐτοῦ ἢ τοῦ ἐντολοδόχου του κατὰ τοὺς ἐν ἀρθρῳ 15, § 1 καθωρισμένους ὁρους.

Ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν τὰ διεθνή τιμολόγια περιέχουν ἀντιθέτους διατάξεις, δύναται προσέτι ὁ ἀποστολεὺς νὰ ὀρίσῃ ὅπως

- ε) τὸ ἐμπόρευμα παραδοθῇ ἐν τῇ χώρᾳ προορισμοῦ εἰς ἕτερον σταθμὸν ἀντὶ τοῦ ἐν τῇ φορτωτικῇ ὀρισθέντος σταθμοῦ προορισμοῦ. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην δύναται ὁ παραλήπτης νὰ ὀρίσῃ ὅπως ἡ ἀρξάμενη διὰ μικρᾶς ταχύτητος ἀποστολὴ συνεχισθῇ διὰ μεγαλῆς ταχύτητος ἢ ἀντιστρόφως, προϋποτιθεμένου ὅτι ὁ σταθμὸς, εἰς ὃν ἐσταμάτησεν ἡ μεταφορὰ λειτουργεῖ δι' ἀμφοτέρας τὰς ὑπηρεσίας ταύτας. Δύναται

οὗτος ἐπίσης νὰ ὀρίσῃ τὸ ἐφαρμοστέον τιμολόγιον καὶ τὸ ἀκολουθητέον δρομολόγιον.

Πέραν τῶν ἀνωτέρω ἀπαριθμουμένων ἐντολῶν, δὲν γίνονται ἄλλαι δεκταί.

Τὰ διεθνή τιμολόγια δύναται ὁμοῦς νὰ παράσχουν εἰς τὸν παραλήπτην τὸ δικαίωμα ὅπως διατάξῃ καὶ ἄλλας, πέραν τῶν ἀνωτέρω ἀναφερομένων, τροποποιήσεις.

Αἱ ἐντολαὶ δὲν πρέπει νὰ ἔχουν, εἰ οὐδεμία περιπτώσει, ὡς συνέπειαν κατὰμνησιν τῆς ἀποστολῆς.

§ 3. Αἱ ἄνω ἀναφερόμεναι ἐντολαὶ πρέπει νὰ δίδωνται διὰ γραπτῆς δηλώσεως, συμφώνου πρὸς τὸ ἐν τῷ Παραρτήματι IVβ τῆς παρούσης Συμβάσεως προβλεπόμενον ὑπόδειγμα, εἴτε εἰς τὸν σταθμὸν προορισμοῦ, εἴτε εἰς τὸν σταθμὸν εἰσόδου ἐν τῇ χώρᾳ προορισμοῦ.

Μεταγενεστέρα ἐντολὴ τοῦ παραλήπτου διδομένη κατὰ τύπον διάφορον τοῦ ὀριζομένου εἶναι ἀκυρος.

Διὰ τὴν ἀσκήσιν τοῦ δικαιώματός του πρὸς τροποποίησιν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, ὁ παραλήπτης δὲν ὑποχρεοῦται νὰ προσαγάγῃ τὸ ἀντίγραφον τῆς φορτωτικῆς.

§ 3. Ἄν ὁ παραλήπτης δώσῃ ἐντολὴν ὅπως τὸ ἐμπόρευμα παραδοθῇ εἰς ἕτερον πρόσωπον, τὸ πρόσωπον τοῦτο δὲν δικαιούται νὰ τροποποιήσῃ τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς.

*Ἀρθρον 23.

Ἐκτελέσεις τῶν μεταγενεστέρων ἐντολῶν.

§ 1. Ὁ σιδηρόδρομος δὲν δύναται οὔτε νὰ ἀρνηθῇ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν διδομένων αὐτῷ κατὰ τὰ ἀρθρα 21 καὶ 22 ἐντολῶν, οὔτε νὰ ἐπιβραδύνῃ τὴν ἐκτέλεσιν τούτων, ἐξαιρέσει τῶν κάτωθι περιπτώσεων:

α) ἡ ἐκτέλεσις δέον εἶναι πλέον δυνατὴ καθ' ὃν χρόνον αἱ ἐντολαὶ περιέρχονται εἰς τὸν ὀφείλοντα νὰ ἐκτελέσῃ ταύτας σταθμὸν.

β) ἡ ἐκτέλεσις δύναται νὰ προκαλέσῃ διαταραχὴν εἰς τὴν κανονικὴν ὑπηρεσίαν ἐκμεταλλεύσεως.

γ) ἡ ἐκτέλεσις ἀντίκειται, προκειμένου περὶ ἀλλαγῆς τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ, πρὸς τοὺς ἰσχύοντες Νόμους καὶ Κανονισμοὺς ἐπὶ ἐνὸς τῶν ἐδαφῶν, διὰ τῶν ὁποίων θὰ διέλθῃ ἡ μεταφορὰ, συγκεκριμένως δὲ ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τῶν τελωνιακῶν καὶ λοιπῶν διοικητικῶν διατάξεων.

δ) ἡ ἀξία τοῦ ἐμπορεύματος, προκειμένου περὶ ἀλλαγῆς τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ, δὲν καλύπτει, κατὰ πᾶσαν πρόβλεψιν, τὸ σύνολον τῶν τελῶν μετὰ τὰ ὅποια τὸ ἐμπόρευμα τοῦτο θὰ βαρύνεται κατὰ τὴν ἀφίξιν εἰς τὸν νέον προορισμὸν αὐτοῦ, ἐκτὸς ἂν τὸ πρὸς τῶν τελῶν τοῦτο κατὰβληθῇ ἀμέσως ἢ διασφαλισθῇ δι' ἐγγυήσεως.

Εἰς τὰς ἀνωτέρω ἀναφερομένας περιπτώσεις ὁ δώσας τὰς μεταγενεστέρας ἐντολὰς εἰδοποιεῖται τὸ ταχύτερον δυνατόν περὶ τῶν ἐμποδίων τὰ ὅποια ἀντίκεινται εἰς ἐκτέλεσιν τῶν ἐντολῶν του.

Ἄν ὁ σιδηρόδρομος δὲν εἶναι εἰς θέσιν νὰ προβλέψῃ τὰ ἐμπόδια ταῦτα, ὁ δώσας τὰς μεταγενεστέρας ἐντολὰς ὑπέχει ὅλας τὰς συνεπείας, αἱ ὁποῖαι ἀπορρέουν ἐκ τῆς ἐνάρξεως ἐκτελέσεως τῶν ἐντολῶν του.

§ 2. Ἄν διὰ τῆς μεταγενεστέρας ἐντολῆς ὀρισθῇ παράδοσις τοῦ ἐμπορεύματος εἰς ἐνδιάμεσον σταθμὸν, τὰ κόμιστρα ὑπολογίζονται διὰ τὴν διαδρομὴν ἀπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς μέχρι τοῦ ἐνδιαμέσου τούτου σταθμοῦ. Ἄν ὁμοῦς ἡ μεταφορὰ τοῦ ἐμπορεύματος ὑπερέβῃ ἤδη τὸν ἐνδιάμεσον τοῦτον σταθμὸν, τὰ κόμιστρα ὑπολογίζονται διὰ τὴν διαδρομὴν ἀπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς μέχρι τοῦ σταθμοῦ, ὁποῦ ἐσταμάτησεν ἡ μεταφορὰ καὶ ἀπὸ τοῦ τελευταίου τούτου μέχρι τοῦ διαμέσου σταθμοῦ.

Ἄν ἡ μεταγενεστέρα ἐντολὴ ὀρίσῃ ὅπως τὸ ἐμπόρευμα μεταφερθῇ εἰς ἄλλον σταθμὸν προορισμοῦ ἢ ὅπως τοῦτο ἐπιστραφῇ εἰς τὸν σταθμὸν ἀποστολῆς, τὰ κόμιστρα ὑπολογίζονται διὰ τὴν διαδρομὴν ἀπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς μέχρι τοῦ σταθμοῦ, ὁποῦ ἐσταμάτησεν ἡ μεταφορὰ καὶ ἀπὸ τοῦ τελευταίου τούτου μέχρι τοῦ νέου σταθμοῦ προορισμοῦ ἢ μέχρι τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς.

Ἐφαρμοστέα τιμολόγια εἶναι τὰ ἰσχύοντα ἐφ' ἑκάστης τῶν διαδρομῶν τούτων κατὰ τὸν χρόνον τῆς συνάψεως τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

§ 3. Ὁ δώσας τὴν μεταγενεστέραν ἐντολὴν ἀποστολεὺς ἢ παραλήπτης ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλλῃ εἰς τὸν σιδηρόδρομον πᾶσαν ἐκ τῆς ἐκτελέσεως προκύπτουσαν δαπάνην, πλὴν τῶν ἐκ πταίσματος τοῦ σιδηροδρόμου προκυπτουσῶν δαπανῶν.

Ἄρθρον 24.

Ἐμπόδια εἰς τὴν μεταφοράν.

§ 1. Εἰς περίπτωσιν ἐμποδίου εἰς τὴν μεταφοράν, ἀποκαίται εἰς τὸν σιδηρόδρομον νὰ ἀποφασίσῃ ἂν πρέπη πρὸς τὸ συμφέρον τοῦ ἀποστολέως, νὰ ζητηθῶσι παρ' αὐτοῦ ὁδηγίαι ἢ ἂν εἶναι προτιμώτερον νὰ μεταφέρῃ αὐτεπαγγέλτως τὸ ἐμπόρευμα διὰ τροποποιήσεως τοῦ δρομολογίου. Ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως ἰδίου πταίσματος, ὁ σιδηρόδρομος δικαιούται ν' ἀλώσῃ τὰ ἐφαρμοστέα διὰ τοῦ ἀκολουθηθέντος δρομολογίου κόμιστρα καὶ ἔχει εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ἀναλόγου πρὸς τὸ δρομολόγιον τοῦτο προθεσμίας ἔστω καὶ ἂν αὗται εἶναι μακρύτεραι τῶν εἰς τὸ ἀρχικὸν δρομολόγιον ἀντιστοιχοῦσῶν.

§ 2. Μὴ ὑπαρχούσης ἄλλης ὁδοῦ μεταφορᾶς ἢ ἂν, δι' ἄλλους λόγους, ἀποβῇ ἀδύνατος ἡ συνέχισις τῆς μεταφορᾶς, ὁ σιδηρόδρομος πρέπει νὰ ζητήσῃ παρὰ τοῦ ἀποστολέως ὁδηγίας. Δὲν εἶναι ὅμως ὑποχρεωτικὴ διὰ τὸν σιδηρόδρομον ἡ αἰτήσεις ὁδηγίων προκειμένου περὶ παροδικοῦ ἐμποδίου, προκύπτοντος ἐκ τῶν ἐν ἄρθρῳ 5, § 5 προβλεπομένων περιστάσεων.

§ 3. Ὁ ἀποστολεὺς δύναται νὰ δώσῃ ἐν τῇ φορτωτικῇ ὁδηγίᾳ δι' ἣν περίπτωσιν ἤθελε προκύβῃ ἐμπόδιον εἰς τὴν μεταφοράν.

Ἄν, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ σιδηροδρόμου, αἱ ὁδηγίαι αὗται δὲν δύνανται νὰ ἐκτελεσθῶν, ὁ σιδηρόδρομος πρέπει νὰ ζητήσῃ παρὰ τοῦ ἀποστολέως νέας ὁδηγίας.

§ 4. Ὁ ἀποστολεὺς εἰδοποιούμενος περὶ τῆς ὑπάρξεως ἐμποδίου εἰς τὴν μεταφοράν, δύναται νὰ λύσῃ μονομερῶς τὴν σύμβασιν, ὑποχρεούμενος ὅμως νὰ καταβάλλῃ εἰς τὸν σιδηρόδρομον, κατὰ τὰς περιστάσεις, εἴτε τὰ κόμιστρα, διὰ τὴν διανυθεῖσαν ἤδη διαδρομὴν εἴτε τὰς προπαρασκευαστικὰς δαπάνας διὰ τὴν μεταφοράν ὥς καὶ πάντα τὰ ὑπὸ τῶν τιμολογίων προβλεπόμενα τέλη. Ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν ὁ σιδηρόδρομος τελεῖ ἐν πταίσματι.

§ 5. Ὁ ἀποστολεὺς δύναται νὰ ἀπευθύνῃ τὰς ὁδηγίας του εἴτε εἰς τὸν σταθμὸν ἀποστολῆς, εἴτε εἰς τὸν σταθμὸν, ὅπου εἰσέρχεται τὸ ἐμπόρευμα.

Ἐφόσον οὗτος τροποποιεῖ τὴν ἐνδειξὴν τοῦ παραλήπτου ἢ τὴν τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ ἢ ἐφόσον δίδει οὗτος ὁδηγίας πρὸς ἕτερον σταθμὸν ἀντὶ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς, ὀφείλει νὰ ἐγγράψῃ τὰς ὁδηγίας του ἐπὶ τοῦ ἀντιγράφου τῆς φορτωτικῆς, τὸ ὅποιον ὑποχρεοῦται οὗτος νὰ προσαγάγῃ.

Ἄν ὁ σιδηρόδρομος ἐκτελέσῃ τὰς ὁδηγίας τοῦ ἀποστολέως χωρὶς προηγουμένως νὰ ζητήσῃ τὴν προσαγωγὴν τοῦ ἀντιγράφου τῆς φορτωτικῆς καὶ ἂν τὸ ἀντίγραφον τοῦτο ἔχῃ ἤδη μεταβιβασθῇ εἰς τὸν παραλήπτην, ὁ σιδηρόδρομος θὰ εἶναι ὑπεύθυνος ἐναντὶ τοῦ τελευταίου τούτου διὰ τὴν ἐντεῦθεν τυχόν προκύψουσαν ζημίαν.

§ 6. Ἄν ὁ ἀποστολεὺς, εἰδοποιηθεὶς περὶ τῆς ὑπάρξεως ἐμποδίου εἰς τὴν μεταφοράν, δὲν δώσῃ ἐντὸς εὐλόγου προθεσμίας ἐκτελεσίμους ὁδηγίας, θὰ ἐνεργηθῶν τὰ δέοντα συμφώνως πρὸς τοὺς ἰσχύοντας κανονισμοὺς περὶ ἐμποδίων εἰς τὴν παράδοσιν ἐπὶ τοῦ σιδηροδρόμου, ὅπου ἐκρατήθη τὸ ἐμπόρευμα.

Ἄν τὸ ἐμπόρευμα ἐξεποιήθῃ, τὸ προτὶν τῆς ἐκποιήσεως ἀφαιρουμένων τῶν βαρυνόντων τὸ ἐμπόρευμα τελῶν, πρέπει νὰ τεθῇ εἰς διάθεσιν τοῦ ἀποστολέως. Ἄν τὸ προτὶν ἐκποιήσεως εἶναι κατώτερον τῶν βαρυνόντων τὸ ἐμπόρευμα τελῶν, ὁ ἀποστολεὺς ὑποχρεοῦται εἰς πληρωμὴν τῆς διαφορᾶς.

§ 7. Ἄν τὸ ἐμπόδιον εἰς τὴν μεταφορὰν ἀρθῇ πρὸ τῆς λήψεως τῶν ὁδηγίων τοῦ ἀποστολέως, τὸ ἐμπόρευμα ἀποστέλλεται εἰς τὸν προορισμὸν του χωρὶς περαιτέρω ἀναμονὴν τῶν ὁδηγίων τούτων, ὁ δὲ ἀποστολεὺς εἰδοποιεῖται σχετικῶς ἐντὸς τῆς βραχυτέρας δυνατῆς προθεσμίας.

§ 8. Ἄν τὸ ἐμπόδιον εἰς τὴν μεταφορὰν ἀνακύψῃ μετὰ τὴν κατὰ τὸ ἄρθρον 22 τροποποίησιν ὑπὸ τοῦ παραλήπτου τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ εἰδοποιήσῃ τὸν ἐν λόγῳ παραλήπτην. Αἱ διατάξεις τῶν §§ 1, 2, 4, 6 καὶ 7 ἐφαρμόζονται κατ' ἀναλογίαν ὡς πρὸς τὸν παραλήπτην. Δὲν ὑποχρεοῦται ὅμως οὗτος εἰς προσαγωγὴν τοῦ ἀντιγράφου τῆς φορτωτικῆς.

§ 9. Αἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 23 ἐφαρμόζονται ἐπὶ μεταφορῶν διενεργουμένων δυνάμει τοῦ παρόντος ἄρθρου.

Ἄρθρον 25.

Ἐμπόδια εἰς τὴν παράδοσιν.

§ 1. Ὅταν παρουσιασθῇ ἐμπόδιον εἰς τὴν παράδοσιν τοῦ ἐμπορεύματος, ὁ σταθμὸς προορισμοῦ ὀφείλει νὰ εἰδοποιήσῃ ἀμέσως περὶ τούτου τὸν ἀποστολέα μέσῳ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς καὶ νὰ ζητήσῃ ὁδηγίας του. Ἄν ἔχῃ γίνῃ σχετικὴ αἴτησις ἐν τῇ φορτωτικῇ, ἡ εἰδοποίησις αὕτη πρέπει νὰ ἀπευθυνθῇ τηλεγραφικῶς. Πρέπει, ἐξ ἄλλου, νὰ εἰδοποιηθῇ ὁ ἀποστολεὺς ἀπ' εὐθείας καὶ χωρὶς παρέμβασιν τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς, εἴτε γραπτῶς, εἴτε τηλεγραφικῶς, ἐφόσον οὗτος διετύπωσε σχετικὴν περὶ τούτου αἴτησιν ἐν τῇ φορτωτικῇ. Τὰ τέλη τῶν εἰδοποιήσεων τούτων βαρύνουν τὸ ἐμπόρευμα.

Ἄν ὁ παραλήπτης ἀρνηθῇ νὰ παραλάβῃ τὸ ἐμπόρευμα, ὁ ἀποστολεὺς δικαιούται νὰ διαθέσῃ τοῦτο, ἔστω καὶ ἂν δὲν δύναται νὰ προσαγάγῃ τὸ ἀντίγραφον τῆς φορτωτικῆς.

Ἄν, μετὰ τὴν ἀρνήσιν παραλαβῆς τοῦ ἐμπορεύματος, ὁ παραλήπτης ἐμφανισθῇ διὰ νὰ τὸ παραλάβῃ, τὸ ἐμπόρευμα παραδίδεται εἰς τοῦτον, ἐκτὸς ἂν ἐν τῷ μεταξύ ὁ σταθμὸς προορισμοῦ ἔλαβεν ἀντιθέτους ὁδηγίας τοῦ ἀποστολέως. Εἰδοποίησις περὶ τῆς παραδόσεως ταύτης πρέπει νὰ δοθῇ ἀμέσως εἰς τὸν ἀποστολέα διὰ συστημένης ἐπιστολῆς, τὰ τέλη τῆς ὁποίας βαρύνουν τὸ ἐμπόρευμα.

Ὁ ἀποστολεὺς δύναται ἐπίσης νὰ ζητήσῃ ἐν τῇ φορτωτικῇ ὅπως τὸ ἐμπόρευμα ἐπιστραφῇ εἰς αὐτὸν αὐτεπαγγέλτως ἐφόσον ἤθελε προκύβῃ ἐμπόδιον εἰς τὴν μεταφοράν. Ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως ταύτης, τὸ ἐμπόρευμα δὲν δύναται νὰ ἐπιστραφῇ εἰς τὸν ἀποστολέα ἀνευ ρητῆς συγκαταθέσεώς του.

Ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν ἄλλως ὀρίζουν τὰ τιμολόγια, αἱ ὁδηγίαι τοῦ ἀποστολέως πρέπει νὰ διαβιβάζονται μέσῳ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς.

§ 2. Διὰ πᾶν ὅ,τι δὲν προβλέπεται ἐν τ. § 1, τηρουμένων δὲ καὶ τῶν διατάξεων, τοῦ ἄρθρου 44, ὁ τρόπος ἐνεργείας ἐπὶ περιπτώσεως ἐμποδίου εἰς τὴν παράδοσιν καθορίζεται ὑπὸ τῶν ἰσχυόντων Νόμων καὶ Κανονισμῶν ἐπὶ τοῦ ἐπιφορτισμένου μὲ τὴν παράδοσιν σιδηροδρόμου.

Ἄν τὸ ἐμπόρευμα ἐξεποιήθῃ, τὸ προτὶν τῆς ἐκποιήσεως, ἀφαιρουμένων τῶν βαρυνόντων τὸ ἐμπόρευμα τελῶν, πρέπει νὰ τεθῇ εἰς διάθεσιν τοῦ ἀποστολέως. Ἄν τὸ προτὶν ἐκποιήσεως εἶναι κατώτερον τῶν βαρυνόντων τὸ ἐμπόρευμα τελῶν, ὁ ἀποστολεὺς ὑποχρεοῦται εἰς πληρωμὴν τῆς διαφορᾶς.

§ 3. Ἄν τὸ ἐμπόδιον εἰς τὴν μεταφορὰν ἀνακύψῃ μετὰ τὴν κατὰ τὸ ἄρθρον 22 τροποποίησιν ὑπὸ τοῦ παραλήπτου τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ εἰδοποιήσῃ τὸν ἐν λόγῳ παραλήπτην. Ἡ § 2, ἐδάφιον δεύτερον, ἐφαρμόζεται κατ' ἀναλογίαν ὡς πρὸς τὸν τελευταῖον τοῦτον.

§ 4. Αἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 23 ἐφαρμόζονται ἐπὶ μεταφορῶν διενεργουμένων δυνάμει τοῦ παρόντος ἄρθρου.

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ.

Ευθύνη. Ἀγωγαὶ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΡΗΩΤΟΝ

Ευθύνη.

Ἄρθρον 26.

Συλλογικὴ ευθύνη τῶν σιδηροδρόμων.

§ 1. Ὁ σιδηρόδρομος, ὁ ὁποῖος ἐδέχθη πρὸς μεταφορὰν τὸ ἐμπόρευμα μετὰ τῆς φορτωτικῆς, εὐθύνεται διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς μεταφορᾶς ἐπὶ τῆς ὅλης διαδρομῆς μέχρι τῆς παραδόσεως.

§ 2. Ἐκαστος τῶν ἐπομένων κατὰ σειρὰν σιδηροδρόμων διὰ μόνου τοῦ γεγονότος τῆς ὑπ' αὐτοῦ παραλαβῆς τοῦ ἐμπορεύματος μετὰ τῆς ἀρχικῆς φορτωτικῆς, ὑπεισέρχεται εἰς τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς, κατὰ τοὺς ὅρους τοῦ ἐγγράφου τούτου, καὶ ἀναλαμβάνει τὰς ἐντεῦθεν ἀπορροεούσας ὑποχρεώσεις, τηρουμένων τῶν διατάξεων τοῦ ἀρθροῦ 43 § 3 σχετικῶς μετὰ τὸν σιδηρόδρομον προορισμοῦ.

Ἄρθρον 27.

Ἐκτασις τῆς ευθύνης.

§ 1. Ὁ σιδηρόδρομος εὐθύνεται δι' ὑπέρβασιν τῆς προθεσμίας παραδόσεως, διὰ ζημίαν ἐξ ὀλικῆς ἢ μερικῆς ἀπωλείας ἢ καὶ βλάβης τοῦ ἐμπορεύματος, αἱ ὁποῖαι ἐπέρχονται κατὰ τὸν ἀπὸ τῆς παραλαβῆς πρὸς μεταφορὰν μέχρι τῆς παραδόσεως χρόνον.

§ 2. Ὁ σιδηρόδρομος ἀπαλλάσσεται τῆς ευθύνης ταύτης ἂν ἡ ὑπέρβασις τῆς προθεσμίας παραδόσεως, ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη προῆλθον ἐκ πταίσματος τοῦ δικαιούχου ἢ ἐξ ἐντολῆς αὐτοῦ, διὰ τὴν ὁποίαν δὲν συντρέχει ὑπαιτιότης τοῦ σιδηροδρόμου, ἐξ ἰδίου ἐλαττώματος τοῦ ἐμπορεύματος (ἐσωτερικὴ ἀλλοίωσις, φύρα κ.λ.π.) ἢ ἐκ περιστατικῶν ἀναποφεύκτων διὰ τὸν σιδηρόδρομον, τὰς συνεπειὰς τῶν ὁποίων δὲν ἦδύνατο οὗτος νὰ ἀποτρέψῃ.

§ 3. Λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν καὶ τῆς διατάξεως τοῦ ἀρθροῦ 28, § 2, ὁ σιδηρόδρομος ἀπαλλάσσεται τῆς ευθύνης ταύτης, ἐφόσον ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη προέκυψαν ἐξ εἰδικῶν κινδύνων, οἱ ὁποῖοι φύσει ἐνυπάρχουν εἰς ἓν ἢ πλεονα τῶν κάτωθι περιστατικῶν :

α) τὴν ἐκτέλεσιν τῆς μεταφορᾶς δι' ἀνοικτοῦ φορτηγοῦ κατ' ἀκολουθίαν τῶν ἐφαρμοστέων διατάξεων ἢ τῶν μετὰ τοῦ ἀποστολέως συναφθεῖσων καὶ ἐν τῇ φορτωτικῇ μνημονευθεῖσων εἰδικῶν συμφωνιῶν.

β) τὴν ἔλλειψιν ἢ τὴν ἐλαττωματικότητα τῆς συσκευασίας δι' ἐμπορεύματα τὰ ὁποῖα, ὡς ἐκ τῆς φύσεώς των, εἶναι ἐκτεθειμένα εἰς κίνδυνον φύρας ἢ βλάβης, ἐφόσον ταῦτα εἶναι ἀσυσκευάστα ἢ πλημμελῶς συσκευασμένα.

γ) τὴν φόρτωσιν ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ἢ τὴν ἐκφόρτωσιν ὑπὸ τοῦ παραλήπτου, κατ' ἀκολουθίαν τῶν ἐφαρμοστέων διατάξεων ἢ τῶν μετὰ τοῦ ἀποστολέως συναφθεῖσων καὶ ἐν τῇ φορτωτικῇ μνημονευθεῖσων εἰδικῶν συμφωνιῶν ἢ τῶν μετὰ τοῦ παραλήπτου συναφθεῖσων εἰδικῶν συμφωνιῶν.

— τὴν πλημμελῆ φόρτωσιν, ἐφόσον αὕτη διενεργήθη ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως, κατ' ἀκολουθίαν τῶν ἐφαρμοστέων διατάξεων ἢ τῶν μετὰ τοῦ ἀποστολέως συναφθεῖσων καὶ ἐν τῇ φορτωτικῇ μνημονευθεῖσων εἰδικῶν συμφωνιῶν.

δ) τὴν φύσιν ὠρισμένων ἐμπορευμάτων, ἐκτεθειμένων διὰ λόγους συμφυεῖς πρὸς αὐτὴν ταύτην τὴν φύσιν των, εἰς κίνδυνον εἴτε ἀπωλείας, ὀλικῆς ἢ μερικῆς, εἴτε βλάβης. συγκεκριμένως δὲ ἐκ θραύσεως, σκωριάσεως, ἐσωτερικῆς καὶ αὐτομάτου ἀλλοιώσεως, ξηράνσεως, διασπορᾶς.

ε) τὴν ἀποστολὴν, ὑπὸ ἀντικανονικῆν, ἀνακριβῆ ἢ ἀτελῆ δὴλωσιν τοῦ εἶδους, ἀντικειμένων ἀποκλειομένων τῆς μεταφορᾶς, ἐπίσης τὴν ἀποστολὴν, ὑπὸ ἀντικανονικῆν, ἀνακριβῆ ἢ ἀτελῆ δὴλωσιν τοῦ εἶδους ἢ παραμέλῃσιν ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως τῶν καθωρισμένων μέτρων ἀσφαλείας, ἀντικειμένων μεταφερομένων ὑπὸ ὁδούς.

ζ) τὴν μεταφορὰν ζώντων ζώων.

η) τὴν μεταφορὰν ἀποστολῶν, αἱ ὁποῖαι, βάσει τῆς παρούσης Συμβάσεως, τῶν ἐφαρμοστέων διατάξεων ἢ τῶν μετὰ τοῦ ἀποστολέως συναφθεῖσων καὶ ἐν τῇ φορτωτικῇ μνημονευθεῖσων εἰδικῶν συμφωνιῶν, πρέπει νὰ διενεργῶνται ὑπὸ συνοδείαν, ἐφόσον ἡ συνοδεία αὕτη σκοπεῖ τὴν ἀποτροπὴν τοῦ κινδύνου τούτου.

Ἄρθρον 28.

Βάρος ἀποδείξεως.

§ 1. Ἡ ἀπόδειξις τοῦ ὅτι ἡ ὑπέρβασις τῆς προθεσμίας παραδόσεως ἢ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη προεκλήθησαν ἐξ οἴου—δήποτε τῶν ἐν ἀρθρῷ 27, § 2 προβλεπομένων περιστατικῶν βαρύνει τὸν σιδηρόδρομον.

§ 2. Ἐφόσον ὁ σιδηρόδρομος ἀποδεικνύει ὅτι, κατὰ τὰ συντρέξαντα πραγματικὰ περιστατικά, ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη ἦδύνατο νὰ προέλθῃ ἐξ ἐνός ἢ πολλῶν τῶν ἀρθρῷ 27 § 3 προβλεπομένων εἰδικῶν κινδύνων, συντρέχει τεκμήριον περὶ τοῦ ὅτι αὕτη προῆλθε πράγματι ἐκείθεν. Ὁ δικαιούχος ὅμως ἔχει δικαίωμα ἀνταποδείξεως περὶ τοῦ ὅτι ἡ ζημία οὐδόλως προῆλθεν ἢ τοῦλάχιστον δὲν προῆλθεν ἀποκλειστικῶς ἐκ τοιούτου κινδύνου.

Τὸ τεκμήριον τοῦτο δὲν ἰσχύει διὰ τὴν ἐν ἀρθρῷ 27, § 3, στοιχ. α) προβλεπομένην περίπτωσιν ἐπὶ ἀσυνήθως σοβαροῦ ἐλλείματος ἢ ἀπωλείας δεμάτων.

Ἄρθρον 29.

Τεκμήριον ἐπὶ περιπτώσεως ἐπαναποστολῆς.

§ 1. Ἐφόσον ἡ κατὰ τοὺς ὅρους τῆς παρούσης Συμβάσεως διενεργηθεῖσα ἀποστολὴ κατέστη ἀντικειμένη ἐπαναποστολῆς κατὰ τοὺς ὅρους τῆς ἰδίας Συμβάσεως, διεπιστώθῃ δὲ ὡς πρὸς αὐτὴν, μετὰ τὴν ἐπαναποστολὴν, ἡ ὑπάρχουσα μερικὴ ἀπώλεια ἢ βλάβη, συντρέχει τεκμήριον περὶ τοῦ ὅτι ἡ μερικὴ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη προέκυψαν ἐντὸς τῶν ὁρίων τῆς τελευταίας συμβάσεως μεταφορᾶς, ἐφόσον πληροῦνται καὶ αἱ κάτωθι προϋποθέσεις :

α) ἡ ἀποστολὴ παρέμεινε συνεχῶς ὑπὸ τὴν φύλαξιν τοῦ σιδηροδρόμου.

β) ἡ ἀποστολὴ ἐπαναπεστάλη εἰς ἣν κατάστασιν ἀφίκετο αὕτη εἰς τὸν σταθμὸν ἐπαναποστολῆς.

§ 3. Τὸ αὐτὸ τεκμήριον ἰσχύει καὶ ἂν ἡ πρὸ τῆς ἐπαναποστολῆς σύμβασις μεταφορᾶς δὲν ὑπῆγετο εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν, προϋποτιθεμένου ὅμως ὅτι ἡ παρούσα Σύμβασις θὰ ἦτο ἐφαρμοστέα εἰς τὴν περίπτωσιν κατ' εὐθείαν ἀποστολῆς ἀπὸ τοῦ ἀρχικοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς πρὸς τὸν τελικὸν σταθμὸν προορισμοῦ.

Ἄρθρον 30.

Τεκμήριον ἀπωλείας τοῦ ἐμπορεύματος. Περίπτωσις ἀνευρέσεως τοῦ ἀπωλεσθέντος ἐμπορεύματος

§ 1. Ὁ δικαιούχος δύναται, ἀνευ περαιτέρω ἀποδείξεων, νὰ θεωρήσῃ τὸ ἐμπόρευμα ἀπωλεσθὲν ἐφόσον τοῦτο δὲν παρεδόθη εἰς τὸν παραλήπτην ἢ δὲν ἐτέθη εἰς διάθεσιν του ἐντὸς τριάκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς λήξεως τῶν προθεσμιῶν παραδόσεως.

§ 2. Ὁ δικαιούχος, δεχόμενος τὴν πληρωμὴν ἀποζημιώσεως διὰ τὸ ἀπωλεσθὲν ἐμπόρευμα, δύναται νὰ ζητήσῃ γραπτῶς ὅπως εἰδοποιηθῇ ἀμέσως κατ' ἣν περίπτωσιν τὸ ἐμπόρευμα ἤθελεν ἀνευρεθῇ ἐντὸς τοῦ ἐπομένου ἀπὸ τῆς πληρωμῆς τῆς ἀποζημιώσεως ἔτους. Περὶ τῆς ὑποβολῆς τοιαύτης αἰτήσεως δίδεται εἰς τὸν αἰτοῦντα ἔγγραφος βεβαίωσις.

§ 3. Ἐντὸς προθεσμίας τριάκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς λήψεως τῆς εἰδοποιήσεως ταύτης, ὁ δικαιούχος δύναται νὰ ἀξιώσῃ ὅπως τὸ ἐμπόρευμα παραδοθῇ εἰς αὐτὸν εἰς οἶον—δήποτε σταθμὸν τῆς διαδρομῆς ἐναντι πληρωμῆς παρ' αὐτοῦ τῶν τελῶν μεταφορᾶς ἀπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς μέχρι τοῦ σταθμοῦ ὅπου γίνεται ἡ παράδοσις καὶ ἐπὶ ἐπιστροφῇ τῆς ἣν ἔλαβεν οὗτος ἀποζημιώσεως ἀφαιρου-

μένων, ἐνδεχομένως, τῶν τελῶν τὰ ὁποῖα εἶχον περιληφθῇ εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἀποζημιώσιν καὶ ἐπιφυλαττομένου παντὸς δικαιώματος πρὸς ἀποζημιώσιν διὰ τὴν ἐν ἄρθρῳ 34 καὶ, ἐνδεχομένως, ἐν ἄρθρῳ 36 προβλεπομένην ὑπέρβασιν τῆς προθεσμίας παραδόσεως.

§ 4. Ἐν ἐλλείψει, εἴτε τῆς ἐν § 2 προβλεπομένης αἰτήσεως, εἴτε ὁδηγίων διδομένων ἐντὸς τῆς ἐν § 3 ὀριζόμενης προθεσμίας τριάκοντα ἡμερῶν, ἢ ἂν ἀκόμη τὸ ἐμπόρευμα ἀνευρεθῇ μετὰ παρέλευσιν ἔτους ἀπὸ τῆς πληρωμῆς τῆς ἀποζημιώσεως, ὁ σιδηρόδρομος θὰ διαθέσῃ τοῦτο συμφώνως πρὸς τοὺς Νόμους καὶ Κανονισμοὺς τοῦ Κράτους εἰς ὃ ἀνήκει οὗτος.

Ἄρθρον 31.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ ἀπώλειας τοῦ ἐμπορεύματος

§ 1. Εἰς ἃς περιπτώσεις ὁ σιδηρόδρομος βαρύνεται, βάσει τῶν διατάξεων τῆς παρούσης Συμβάσεως, με ἀποζημιώσιν δι' ὀλικὴν ἢ μερικὴν ἀπώλειαν ἐμπορεύματος, ἢ ἀποζημιώσιν αὕτη ὑπολογίζεται ὡς κάτωθι :

βάσει τῆς χρηματιστηριακῆς τιμῆς,
ἐν ἐλλείψει τοιαύτης, βάσει τῆς τρεχούσης ἀγοραίας τιμῆς

ἐν ἐλλείψει ἀμφοτέρων, βάσει τῆς συνήθους ἀξίας ἐμπορευμάτων τοῦ αὐτοῦ εἶδους καὶ τῆς αὐτῆς ποιότητος ἐν τῷ τόπῳ καὶ κατὰ τὸν χρόνον τῆς πρὸς μεταφορὰν παραλαβῆς τοῦ ἐμπορεύματος.

Ἡ ἀποζημίωσις δὲν δύναται ἐν τούτοις νὰ ὑπερβῇ τὸ ποσὸν τῶν 100 φράγκων ἀνὰ χιλιόγραμμον ἐλλείποντος μικτοῦ βάρους, τηρουμένων τῶν ἐν ἄρθρῳ 35 προβλεπομένων περιορισμῶν.

Ἐπιστρέφονται, ἐξ ἄλλου, τὰ κόμιστρα, τὰ τελωνιακὰ δικαιώματα καὶ ἄλλα ποσὰ καταβληθέντα διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ ἀπωλεσθέντος ἐμπορεύματος ἀνευ ἄλλης ἀποζημιώσεως.

Ἄρθρον 32.

Περιορισμοὶ τῆς εὐθύνης ἐπὶ ἐλλείμματος (φύρας)

§ 1. Ὡς πρὸς τὰ ἐμπορεύματα, τὰ ὁποῖα λόγῳ τῆς φύσεώς των, ὑπόκεινται γενικῶς εἰς ἔλλειμμα (φύραν) διὰ μόνου τοῦ γεγονότος τῆς μεταφορᾶς αὐτῶν, ὁ σιδηρόδρομος εὐθύνεται μόνον διὰ τὸ μέρος τοῦ ἐλλείμματος, τὸ καθ' ὑπέρβασιν τοῦ ὡς κάτωθι καθοριζομένου ὀρίου ἀνοχῆς, ἀνεξαρτήτως τῆς διανυθείσης διαδρομῆς :

α) δύο ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ βάρους διὰ τὰ ρευστὰ ἢ διὰ τὰ ἐν καταστάσει ὑγρότητος παραδιδόμενα πρὸς μεταφορὰν ἐμπορεύματα ὡς καὶ διὰ τὰ ἀκόλουθα ἐμπορεύματα :

Γλυκόριζα, Ξύλα βαφῆς, τριμμένα ἢ ἄλεσμένα. Μήκυτες (μανιτάρια) νωποί. Ἀνθράξ καὶ κόκ. Κέρατα καὶ ὄνυχες ζώων. Τρίχες. Δέρματα κατεργασμένα. Ὑπολείμματα δερμάτων. Φλοιοί. Φύλλα καπνοῦ νωπά. Γουναρικά. Καρποὶ νωποί, ξηροὶ ἢ ἐψημένοι. Λίπη Λυκίσκος. Ἐριον. Λαχανικά, νωπά. Κόλλα δένδρων νωπή. Ὄστὰ, ὀλόκληρα ἢ ἄλεσμένα. Δέρματα ἀκατέργαστα. Ἰχθεῖς ἀπεξηραμένοι. Ρίζαι. Σάπωνες καὶ πηκτὰ ἔλαια. Ἄλας, Τρίχες χοίρου. Καπνὸς κομμένος, Τένοντες ζώων. Τύρφη.

β) ἐν ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν δι' ὅλα τὰ ἄλλα ἐν ξηρᾷ καταστάσει ἐμπορεύματα, τὰ ὑποκείμενα ὁμοίως εἰς ἔλλειμμα (φύραν) λόγῳ μεταφορᾶς.

§ 2. Δὲν δύναται νὰ γίνῃ ἐπὶ κλησὶς τοῦ ἐν § 1 προβλεπομένου περιορισμοῦ εὐθύνης, ἐφόσον ἀποδεικνύεται, κατὰ τὰ συντρέχοντα πραγματικὰ περιστατικά, ὅτι ἡ ἀπώλεια δὲν ὀφείλεται εἰς αἷτια δικαιολογοῦντα τὴν ἀνοχήν.

§ 3. Καθ' ἣν περίπτωσιν μεταφέρονται πολλὰ δέματα διὰ μιᾶς μόνης φορτωτικῆς, τὸ ἔλλειμμα (φύρα) ὑπολογίζεται δι' ἕκαστον δέμα, ἐφόσον τὸ κατὰ τὴν ἀποστολὴν βάρος αὐτοῦ ἀνεδέχθη χωριστὰ ἐν τῇ φορτωτικῇ ἢ δύναται νὰ διαπιστωθῇ κατ' ἄλλον τρόπον.

§ 4. Ἐπὶ ὀλικῆς ἀπώλειας ἐμπορεύματος δὲν γίνεται ἐκπτώσις βάρους δι' ἔλλειμμα (φύραν) ἐκ τῆς μεταφορᾶς πρὸς ὑπολογισμόν τῆς ἀποζημιώσεως.

§ 5. Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος ἄρθρου δὲν θίγουν παντάπασι τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 27 καὶ 28.

Ἄρθρον 33.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ βλάβης τοῦ ἐμπορεύματος.

Εἰς περίπτωσιν βλάβης, ὁ σιδηρόδρομος ὀφείλει νὰ καταβάλῃ τὸ ποσὸν καθ' ὃ ἐμειώθη ἡ ἀξία τοῦ ἐμπορεύματος ἀνευ ἄλλης ἀποζημιώσεως. Τὸ ποσὸν τοῦτο ὑπολογίζεται μετὰ τὴν κατὰ τὸ ἄρθρον 31 καταβλητέαν ἀποζημιώσιν δι' ἀπώλειαν τοῦ ἐμπορεύματος ἀνευ τοῦ περιορισμοῦ τῶν 100 φράγκων ἀνὰ ἐλλείπον χιλιόγραμμον μικτοῦ βάρους — ἐπὶ συντελεστὴν μειώσεως ἀντιπροσωπεύοντα τὴν σχέσιν μεταξὺ τῆς ἀξίας, ἐν τῷ τόπῳ προορισμοῦ, τοῦ βλαβέντος ἐμπορεύματος καὶ τῆς ἀξίας ἣν θὰ εἶχεν, ἐν τῷ ἰδίῳ τόπῳ, τὸ ἐμπόρευμα ἂν τοῦτο δὲν εἶχε ὑποστῇ βλάβην ἐν τῷ σχεδίῳ τῆς ἐκτελέσεως τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

Ἡ ἀποζημίωσις δὲν δύναται, ἐν τούτοις, νὰ ὑπερβῇ τὰ κάτωθι ὅρια :

α) ἂν τὸ σύνολον τῆς ἀποστολῆς ὑπέστη μείωσιν ἀξίας λόγῳ τῆς βλάβης, τὸ ποσὸν τῆς καταβλητέας ἀποζημιώσεως δι' ὀλικὴν ἀπώλειαν.

β) ἂν μέρος μόνον τῆς ἀποστολῆς ὑπέστη μείωσιν, ἀξίας λόγῳ τῆς βλάβης, τὸ ποσὸν τῆς καταβλητέας ἀποζημιώσεως δι' ἀπώλειαν τοῦ ὑποστάντος τὴν μείωσιν ἀξίας τμήματος.

Ἄρθρον 34.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ ὑπερβάσεως τῆς προθεσμίας παραδόσεως.

§ 1. Ἐπὶ ὑπερβάσεως τῆς προθεσμίας παραδόσεως, ἂν ὁ δικαιούχος δὲν ἀποδείξῃ ὅτι προέκυψεν ἐντεῦθεν ζημία, ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλῃ τὸ δέκατον τῶν κομίστρων δι' ἕκαστον κλάσμα ὑπερβάσεως ἀντιστοιχοῦν εἰς τὸ δέκατον τῆς προθεσμίας παραδόσεως, οἰουδήποτε κλάσματος ὑπερβάσεως κατωτέρου τοῦ δεκάτου τῆς προθεσμίας παραδόσεως λαμβανομένου ὡς πλήρους δεκάτου. Τὸ ἥμισυ τοῦ ποσοῦ τῶν κομίστρων ἀποτελεῖ τὸ ἀνώτατον ὅριον ἀποζημιώσεως.

§ 2. Ἄν ἀποδειχθῇ ὅτι προέκυψε ζημία ἐκ τῆς ὑπερβάσεως τῆς προθεσμίας μεταφορᾶς, καταβάλλεται διὰ τὴν ζημίαν ταύτην ἀποζημιώσις οὐχὶ ἀνωτέρα τοῦ ποσοῦ τῶν κομίστρων.

§ 3. Αἱ ἐν ταῖς §§ 1 καὶ 2 προβλεπόμεναι ἀποζημιώσεις δὲν δύναται νὰ καταβληθῶσιν ὁμοῦ μετὰ τῶν ἀποζημιώσεων δι' ὀλικὴν ἀπώλειαν τοῦ ἐμπορεύματος.

Ἐπὶ μερικῆς ἀπώλειας, αἱ ἀποζημιώσεις αὗται καταβάλλονται, συντρεχούσης περιπτώσεως, διὰ τὸ μὴ ἀπωλεσθὲν τμήμα τῆς ἀποστολῆς.

Ἐπὶ περιπτώσεως βλάβης, καταβάλλονται αὗται, συντρεχούσης περιπτώσεως, ὁμοῦ μετὰ τῆς ἐν ἄρθρῳ 33 προβλεπομένης ἀποζημιώσεως.

Εἰς πᾶσαν περίπτωσιν ἀθροιστικὴ καταβολὴ τῶν ἐν ταῖς §§ 1 καὶ 2 προβλεπομένων ἀποζημιώσεων μετὰ τῶν ἐν τοῖς ἄρθροις 31 καὶ 33 προβλεπομένων τοιοῦτων δὲν δύναται νὰ καταλήξῃ εἰς πληρωμὴν συνολικῆς ἀποζημιώσεως ἀνωτέρας ἀπὸ τὴν καταβλητέαν δι' ὀλικὴν ἀπώλειαν τοῦ ἐμπορεύματος.

Ἄρθρον 35.

Περιορισμὸς τῆς ἀποζημιώσεως δυνάμει ὠρισμένων τιμολογίων.

Εἰς ἃς περιπτώσεις ὁ σιδηρόδρομος παρέχει εἰς τὸ κοινὸν εἰδικούς ὁρους μεταφορᾶς (εἰδικὰ ἢ ἐξαιρετικὰ τιμολόγια), περιλαμβάνοντας ἐκπτώσιν ἐπὶ τῶν κομίστρων ὑπολογιζομένων κατὰ τὰ κοινὰ (γενικά) τιμολόγια, δύναται οὗτος νὰ περιορίσῃ τὴν πρὸς τὸν δικαιούχον ὀφειλομένην ἀποζημιώσιν δι' ὑπέρβασιν τῆς προθεσμίας παραδόσεως, ἀπώλειαν ἢ βλάβην.

Ἄν ὁ τοιοῦτος περιορισμὸς προκύπτῃ ἐκ τιμολογίου ἐφαρμοσθέντος ἐπὶ τμήματος μόνον τῆς διαδρομῆς, δύναται

νά γίνῃ ἐπὶ κλησίς αὐτοῦ μόνον ἂν τὸ γενεσιουργὸν τῆς ἀποζημιώσεως αἴτιον προέκυψεν ἐπὶ τοῦ ἐν λόγῳ τμήματος διαδρομῆς.

Ἄρθρον 36.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ περιπτώσεως καθ' ἣν ἐδηλώθη ἰδιαιτέρα ἀποζημίωσις.

Ἐφόσον ἐγένετο δήλωσις ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως, δύναται νὰ ζητηθῇ, πέραν τῶν ἐν τοῖς ἀρθροῖς 31, 33, 34, ἐνδεχομένως δὲ καὶ ἐν ἀρθρῷ 35 προβλεπομένων ἀποζημιώσεων, καὶ ἡ ἐπανόρθωσις τῆς ἀποδεικνυομένης προσθέτου ζημίας μέχρι τοῦ δηλωθέντος ποσοῦ ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως.

Ἄρθρον 37.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ περιπτώσεως δόλου ἢ βαρείας ἀμελείας τοῦ σιδηροδρόμου.

Ἄν ἡ ὑπέρβασις τῆς προθεσμίας παραδόσεως, ἡ ὀλικὴ ἢ μερικὴ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη τοῦ ἐμπορεύματος ὀφείλωνται εἰς δόλον ἢ εἰς βαρεῖαν ἀμελείαν τοῦ σιδηροδρόμου, ὁ δικαιούχος πρέπει νὰ ἀποζημιωθῇ πλήρως διὰ τὴν ἀποδεικνυομένην ζημίαν καὶ μέχρι τοῦ διπλασίου τῶν ἐν τοῖς ἀρθροῖς 31, 33, 34, 35 καὶ 36 προβλεπομένων ἀνωτάτων ἀποζημιώσεων, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως.

Ἄρθρον 38.

Τόκοι τῆς ἀποζημιώσεως.

Ὁ δικαιούχος δύναται νὰ ἀξιῶσιν τόκους ἐπὶ τοῦ ποσοῦ τῆς ἀποζημιώσεως.

Οἱ τόκοι οὗτοι ὑπολογιζόμενοι πρὸς πέντε τοῖς ἑκατὸν ἐτησίως ὀφείλονται μόνον ἂν τὸ ποσὸν τῆς ἀποζημιώσεως εἶναι ἀνώτερον τῶν δέκα φράγκων ἀνὰ φορτωτικὴν, τρέχουν δὲ ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐν ἀρθρῷ 41 προβλεπομένης διοικητικῆς αἰτήσεως ἢ, ἂν δὲν ὑπεβλήθῃ τοιαύτη αἴτησις, ἀπὸ τῆς ἐγέρσεως τῆς ἀγωγῆς.

Ἄρθρον 39.

Ἐπιστροφή τῶν ἀποζημιώσεων.

Ἀποζημιώσεις εἰσπραχθεῖσα ἀνευ νομίμου αἰτίας εἶναι ἐπιστρεπτέα.

Ἐπὶ περιπτώσεως ἀπάτης, ὁ σιδηρόδρομος δικαιούται, πρὸς τούτοις, νὰ ἀξιῶσιν ὅπως καταβληθῇ αὐτῷ ποσὸν ἴσον πρὸς τὸ ὑπ' αὐτοῦ ἀχρεωστικῶς καταβληθέν.

Ἄρθρον 40.

Εὐθύνη τοῦ σιδ)μου διὰ τοὺς ὑπαλλήλους του.

Ὁ σιδηρόδρομος εὐθύνεται διὰ τοὺς ὑπαλλήλους τῆς ὑπηρεσίας του καὶ διὰ τὰ ἄλλα πρόσωπα τὰ ὅποια χρησιμοποιοῦν οὗτος πρὸς ἐκτέλεσιν ἀναληφθείσης ὑπ' αὐτοῦ μεταφορᾶς.

Εἰς ἃς ὁμοῦ περιπτώσεις, αἰτῆσει τοῦ ἐνδιαφερομένου, οἱ ὑπάλληλοι τοῦ σιδηροδρόμου συντάσσουν φορτωτικὰς, ἐκτελοῦν μεταφράσεις ἢ παρέχουν ἄλλας ὑπηρεσίας, αἱ ὅποιοι δὲν ἀπόκεινται εἰς τὸν σιδ)μον, θεωροῦνται οὗτοι ὡς ἐνεργούντες διὰ λογαριασμὸν τοῦ προσώπου, πρὸς τὸ ὅποιον παρέχουν τὰς ὑπηρεσίας ταύτας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙ.

Διοικητικαὶ αἰτήσεις, Ἀγωγή, Διαδικασία καὶ παραγραφή ἐπὶ δικῶν συναφῶν μετὰ τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς

Ἄρθρον 41.

Διοικητικαὶ αἰτήσεις.

§ 1. Αἱ συναφεῖς μετὰ τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς διοικητικαὶ αἰτήσεις θὰ ἀπευθύνωνται γραπτῶς πρὸς τὸν ἐν ἀρθρῷ 43 ὀριζόμενον σιδηρόδρομον.

§ 2. Τὸ δικαίωμα ὑποβολῆς αἰτήσεως ἀνήκει εἰς πρόσωπα δικαιούμενα, βάσει τοῦ ἀρθροῦ 42, νὰ ἐναγάγουν τὸν σιδηρόδρομον.

§ 3. Ὅταν τὴν αἴτησιν ὑποβάλῃ ὁ ἀποστολεὺς, πρέπει οὗτος νὰ ὑποβάλῃ τὸ ἀντίγραφον φορτωτικῆς. Ὅταν τὴν αἴτησιν ὑποβάλῃ ὁ παραλήπτης πρέπει οὗτος νὰ ὑποβάλῃ τὴν φορτωτικὴν ἐφόσον αὕτη παρεδόθη εἰς αὐτόν.

§ 4. Ἡ φορτωτικὴ, τὸ ἀντίγραφον αὐτῆς καὶ ἄλλα ἔγγραφα, τὰ ὅποια ὁ δικαιούχος κρίνει σκόπιμον νὰ ἐπισυνάψῃ εἰς τὴν αἴτησιν του, πρέπει νὰ ὑποβάλλωνται εἴτε ἐν πρωτοτύπῳ, εἴτε ἐν ἀντιγράφῳ, δεόντως κεχυρωμένῳ ἐφόσον τοῦτο ἤθελε ζητηθῇ ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου.

Κατὰ τὸν διακανονισμόν τῆς αἰτήσεως, δύναται ὁ σιδηρόδρομος νὰ ἀξιῶσιν τὴν προσαγωγὴν ἐν πρωτοτύπῳ τῆς φορτωτικῆς, τοῦ ἀντιγράφου φορτωτικῆς ἢ τοῦ δελτίου ἀποτίσεως ὅπως βεβαιώσῃ ἐπὶ τῶν ἔγγραφων τούτων τὸν διακανονισμόν.

Ἄρθρον 42.

Πρόσωπα δικαιούμενα νὰ ἐγείρουν ἀγωγὴν κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου.

§ 1. Ἡ ἀγωγή πρὸς ἐπιστροφήν ποσοῦ καταβληθέντος βάσει τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς ἀνήκει ἀποκλειστικῶς εἰς τὸν ἐνεργήσαντα τὴν πληρωμὴν ταύτην.

§ 2. Ἡ ἀγωγή διὰ τὰς ἐν ἀρθρῷ 19 προβλεπομένας ἀποτίσεις ἀνήκει εἰς μόνον τὸν ἀποστολέα.

§ 3. Αἱ λοιπαὶ κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου ἀγωγαὶ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς ἀνήκουν.

α) εἰς τὸν ἀποστολέα μέχρι τῆς στιγμῆς καθ' ἣν ὁ παραλήπτης ἐξώφλησε τὴν φορτωτικὴν ἢ ἤσκησε τὰ ἀνήκοντα αὐτῷ δικαιώματα δυνάμει τοῦ ἀρθροῦ 16, § 3 ἢ τοῦ ἀρθροῦ 22.

β) εἰς τὸν παραλήπτην ἀφ' ἧς στιγμῆς οὗτος ἐξώφλησε τὴν φορτωτικὴν ἢ ἤσκησε τὰ ἀνήκοντα αὐτῷ δικαιώματα δυνάμει τοῦ ἀρθροῦ 16, § 3.

γ) εἰς τὸν ἔχοντα δικαίωμα διαθέσεως παραλήπτην, τὸν ὀρισθέντα ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ἐν τῇ φορτωτικῇ, ἀφ' ἧς στιγμῆς οὗτος ἤσκησε τὰ ἀνήκοντα αὐτῷ βάσει τοῦ ἀρθροῦ 22 δικαιώματα. Τὸ πρὸς ἔγερσιν ἀγωγῆς δικαίωμα ἀποσβέννυται ὁμοῦ ἀφ' ἧς στιγμῆς ἡ φορτωτικὴ μετεβιβάσθῃ εἰς τὸν κατὰ τὸ ἀρθρον 22, § 1, στοιχ. γ) ὀρισθέντα παραλήπτην ἢ ἀφ' ἧς στιγμῆς ὁ τελευταῖος οὗτος ἤσκησε τὰ ἀνήκοντα αὐτῷ βάσει τοῦ ἀρθροῦ 16, § 3 δικαιώματα.

Πρὸς ἄσκησιν τῶν ἀγωγῶν τούτων, ὁ ἀποστολεὺς πρέπει νὰ προσαγάγῃ τὸ ἀντίγραφον τῆς φορτωτικῆς. Ἐν ἐλλείψει τούτου, δὲν δύναται οὗτος νὰ ἐναγάγῃ τὸν σιδηρόδρομον ἐκτὸς ἂν ὁ παραλήπτης παρέχεν αὐτῷ τὴν πρὸς τοῦτο ἐξουσιοδότησιν ἢ ἂν ἀποδεικνύῃ ὅτι ὁ παραλήπτης ἤρνήθη νὰ παραλάβῃ τὸ ἐμπόρευμα.

Ἄρθρον 43.

Σιδηρόδρομοι κατὰ τῶν ὁποίων δύναται νὰ ἐγερθῇ ἀγωγή. Ἀρμοδιότης.

§ 1. Ἡ ἀγωγή πρὸς ἐπιστροφήν ποσοῦ, καταβληθέντος βάσει τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, δύναται νὰ ἐγερθῇ εἴτε κατὰ τοῦ εἰσπράξαντος τὸ ποσὸν τοῦτο σιδηροδρόμου, εἴτε κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου ὑπὲρ τοῦ ὁποίου εἰσπράχθη τὸ ποσὸν τοῦτο καθ' ὑπέρβασιν τοῦ κανονικῶς εἰσπρακτέου.

§ 2. Ἡ ἀγωγή διὰ τῆς ἐν ἀρθρῷ 19 προβλεπομένης ἀποτίσεως δύναται νὰ ἐγερθῇ μόνον κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου ἀποστολῆς.

§ 3. Αἱ λοιπαὶ ἀγωγαὶ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς δύναται νὰ ἐγερθῶν κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου ἀποστολῆς ἢ κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου προορισμοῦ ἢ κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου, ἐπὶ τοῦ ὁποίου προέκυψε τὸ γενεσιουργὸν τῆς ἀγωγῆς γεγονός.

Ὁ σιδηρόδρομος προορισμοῦ δύναται οὐχ' ἥττον νὰ ἐναχθῇ καὶ ἂν ἐπὶ δὲν παρέλαβεν οὔτε τὸ ἐμπόρευμα, οὔτε τὴν φορτωτικὴν.

§ 4. Ἄν ὁ ἐνάγων ἔχῃ δικαίωμα ἐπιλογῆς μεταξὺ πολλῶν σιδηροδρόμων, τὸ δικαίωμά του τοῦτο ἀποσβέννυται ἀφ' ἧς στιγμῆς οὗτος ἤσκησε τὴν ἀγωγὴν του ἐναντίον ἑνὸς τῶν σιδηροδρόμων τούτων.

§ 5. Ἡ ἀγωγή δύναται νὰ ἐγερθῇ μόνον ἐνώπιον τοῦ

ἀρμοδίου δικαστοῦ τοῦ Κράτους, εἰς ὃ ἀνήκει ὁ ἐναγόμενος σιδηρόδρομος, ἐκτὸς ἂν ἄλλως ὁρίζεται ἐν ταῖς μεταξὺ Κρατῶν συμφωνίαις ἢ ἐν ταῖς πράξεσι ἐκχωρήσεως ἀδειῶν ἐκμεταλλεύσεως.

Ἄν ὠρισμένη ἐπιχείρησις ἐκμεταλλεύεται αὐτόνομα δίκτυα εἰς διάφορα Κράτη, ἕκαστον τῶν δικτύων τούτων θεωρεῖται ὡς ἴδιος σιδηροδρόμος ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ἐφαρμογῆς τῆς παρούσης παραγράφου.

§ 6. Ἡ ἐναγώγιμος ἀξίωσις δύναται νὰ στραφῇ κατ' ἄλλου σιδηροδρόμου, πλὴν τῶν ἐν ταῖς §§ 1, 2 καὶ 3 ὁριζομένων, ἐφόσον αὕτη προτείνεται ἀνταγωνικῶς ἢ κατ' ἐνστάσιν εἰς δίκην ἐπὶ κυρίας ἀγωγῆς στηριζομένης εἰς τὴν ἰδίαν σύμβασιν μεταφορᾶς.

§ 7. Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος ἀρθροῦ δὲν ἐφαρμόζονται εἰς τὰς μεταξὺ τῶν σιδηροδρόμων ἀναγωγὰς, αἱ ὁποῖαι ρυθμίζονται ἐν τῷ Κεφαλαίῳ III τοῦ παρόντος Μέρους.

Ἄρθρον 44.

Διαπίστωσις μερικῆς ἀπώλειας ἢ βλάβης τοῦ ἐμπορεύματος.

§ 1. Εἰς περίπτωσιν μερικῆς ἀπώλειας ἢ βλάβης, τῶν ὁποίων ἡ ὑπαρξὶς ἀποκαλύπτεται ἢ τεκμαίρεται ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ σιδηροδρόμου ἢ προτείνεται ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ δικαιούχου, ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ συντάξῃ ἀμέσως, εἰ δυνατόν, δὲ ἐπὶ παρουσίᾳ τοῦ ἐν λόγῳ δικαιούχου, πρωτόκολλον περιλαμβάνον, ἀναλόγως μὲ τὸ εἶδος τῆς ζημίας, τὰς γενομένας διαπιστώσεις σχετικῶς μὲ τὴν κατάστασιν τοῦ ἐμπορεύματος, τὸ βάρος αὐτοῦ καὶ εἰ δυνατόν τὴν ἔκτασιν τῆς ζημίας, τὴν προκαλέσασαν ταύτην αἰτίαν καὶ τὸν χρόνον καθ' ὃν αὕτη προέκυψε.

Ἀντίγραφον τοῦ πρωτοκόλλου τούτου δίδεται εἰς τὸν δικαιούχον, ἐπὶ αἰτήσεϊ του, ἀτελῶς.

§ 2. Ἄν ὁ δικαιούχος δὲν ἀναγνωρίξῃ τὰς διαπιστώσεις τοῦ πρωτοκόλλου, δύναται νὰ ζητήσῃ δικαστικὴν βεβαίωσιν τῆς καταστάσεως καὶ τοῦ βάρους τοῦ ἐμπορεύματος ὡς καὶ τῶν αἰτίων καὶ τοῦ ποσοῦ τῆς ζημίας. Ἡ διαδικασία ὑπάγεται εἰς τοὺς Νόμους καὶ Κανονισμοὺς τοῦ Κράτους ὅπου γίνεται ἡ δικαστικὴ βεβαίωσις.

Ἄρθρον 45.

Ἀπόσβεσις τῆς κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου ἀγωγῆς ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

§ 1. Ἡ ἀπὸ μέρους τοῦ δικαιούχου παραλαβὴ τοῦ ἐμπορεύματος ἐπάγεται ἀπόσβεσιν πάσης ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς ἀγωγῆς κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου δι' ὑπερβάσιν τῆς προθεσμίας παραδόσεως, μερικὴν ἀπώλειαν ἢ βλάβην.

§ 2. Δὲν ἀποσβέννεται ἐν τούτοις ἡ ἀγωγή ἐπὶ τῶν κάτωθι περιπτώσεων :

α) ἂν ὁ δικαιούχος ἀποδεικνύῃ ὅτι ἡ ζημία ὀφείλεται εἰς δόλον ἢ εἰς βαρεῖαν ἀμέλειαν τοῦ σιδηροδρόμου.

β) ἂν ὑπεβλήθῃ διοικητικὴ αἴτησις δι' ὑπερβάσιν τῆς προθεσμίας παραδόσεως πρὸς ἕνα ἐκ τῶν ἐν ἀρθρῷ 43 § 3 ὁριζομένων σιδηροδρόμων ἐντὸς προθεσμίας οὐχὶ ἀνωτέρας τῶν τριάντων ἡμερῶν, μὴ συμπεριλαμβανομένης εἰς ταύτην τῆς ἡμέρας καθ' ἣν παρελήφθη τὸ ἐμπόρευμα ὑπὸ τοῦ δικαιούχου.

γ) ἂν ὑπεβλήθῃ διοικητικὴ αἴτησις διὰ μερικὴν ἀπώλειαν ἢ βλάβην ὑπὸ τὰς ἐξῆς προϋποθέσεις.

1ον ὅτι ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη διεπιστώθησαν πρὸ τῆς ὑπὸ τοῦ δικαιούχου παραλαβῆς τοῦ ἐμπορεύματος κατὰ τὸ ἀρθρὸν 44.

2ον ὅτι ἡ διαπίστωσις, ἡ ὁποία ἔδει νὰ γίνῃ κατὰ τὸ ἀρθρὸν 44, παρελείφθη ἐκ πταίσματος τοῦ σιδηροδρόμου καὶ μόνον.

δ) ἂν ὑπεβλήθῃ διοικητικὴ αἴτησις διὰ μὴ ἐμφανεῖς βλάβας, τῶν ὁποίων ἡ ὑπαρξὶς διεπιστώθη μετὰ τὴν παραλαβὴν τοῦ ἐμπορεύματος ὑπὸ τοῦ δικαιούχου, συντρεχουσῶν καὶ τῶν ἐξῆς δύο προϋποθέσεων.

1ον ὅτι ἀμέσως μετὰ τὴν ἀποκάλυψιν τῆς ζημίας, τὸ βραδύτερον δὲ ἐντὸς ἑπτὰ ἡμερῶν ἀπὸ τῆς παραλαβῆς τοῦ

ἐμπορεύματος, ὑπεβλήθῃ ὑπὸ τοῦ δικαιούχου αἴτησις διαπιστώσεως κατὰ τὸ ἀρθρὸν 44.

2ον ὅτι ὁ δικαιούχος ἀποδεικνύῃ ὅτι ἡ ζημία προέκυψε μετὰ τῆς πρὸς μεταφορὰν παραλαβῆς καὶ τῆς παραδόσεως.

3ον ἂν τὸ ἐμπόρευμα ἐπαναπεστάλη κατὰ τοὺς ἐν ἀρθρῷ 29, § 1 προβλεπομένους ὁρους, αἱ περὶ ἀποζημιώσεως ἀγωγαὶ διὰ μερικὴν ἀπώλειαν ἢ βλάβην, αἱ ὁποῖαι ἐγεννήθησαν ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς ἥτις προηγήθη τῆς ἐπαναποστολῆς ἀποσβέννυνται ὡς ἂν πρόκειται περὶ ἐνιαίας συμβάσεως.

Ἄρθρον 46.

Παραγραφή ἀγωγῆς ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

§ 1. Ἡ ἀγωγή ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς παραγράφεται μετὰ παρέλευσιν ἑτους.

Ἡ παραγραφή εἶναι, ἐν τούτοις, τριετὴς διὰ τὰς κάτωθι ἀγωγὰς :

α) διὰ τὴν ἀγωγήν περὶ πληρωμῆς ἀποτίσεως εἰσπραχθείσης ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου ἀπὸ τὸν παραλήπτην.

β) διὰ τὴν ἀγωγήν περὶ πληρωμῆς τοῦ προϊόντος ἐκποιήσεως διενεργηθείσης ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου.

γ) δι' ἀγωγήν στηριζομένην εἰς ζημίαν προκύψασαν ἐκ δόλου.

δ) δι' ἀγωγήν στηριζομένην ἐπὶ τῆς ἐν ἀρθρῷ 39 προβλεπομένης περιπτώσεως ἀπάτης.

ε) δι' ἀγωγήν στηριζομένην ἐπὶ τῆς προηγηθείσης τῆς ἐπαναποστολῆς συμβάσεως μεταφορᾶς ἐν τῇ ἐν ἀρθρῷ 29, § 1, προβλεπομένη περιπτώσει.

§ 2. Ἡ παραγραφή ἀρχεται :

α) διὰ τὰς ἀγωγὰς περὶ ἀποζημιώσεως λόγῳ μερικῆς ἀπώλειας βλάβης ἢ ὑπερβάσεως τῆς προθεσμίας παραδόσεως : ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς παραδόσεως.

β) διὰ τὰς ἀγωγὰς περὶ ἀποζημιώσεως λόγῳ ὀλικῆς ἀπώλειας : ἀπὸ τῆς τριακοστῆς ἡμέρας μετὰ τὴν λῆξιν τῆς προθεσμίας παραδόσεως.

γ) διὰ τὰς ἀγωγὰς περὶ πληρωμῆς ἢ ἐπιστροφῆς κομιστρῶν προσθέτων τελῶν ἢ προστίμων ἢ διὰ τὰς ἀγωγὰς περὶ διορθώσεως ἐπὶ ἐσφαλμένης τιμολογήσεως ἢ ὑπολογιστικοῦ λάθους, κατὰ τὴν κάτωθι διάκρισιν :

1ον ἂν ἐγένετο πληρωμὴ, ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς πληρωμῆς.

2ον ἂν δὲν ἐγένετο πληρωμὴ, ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς πρὸς μεταφορὰν παραλαβῆς τοῦ ἐμπορεύματος ἢ ἀπὸ τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ὁ παραλήπτης παρέλαβε τὴν φορτωτικὴν καὶ ἐφόσον οὗτος βαρύνεται μὲ τὴν πληρωμὴν.

3ον προκειμένου περὶ ποσῶν περιληφθέντων εἰς δελτίον προπληρωμῆς : ἀπὸ τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ὁ σιδηρόδρομος παρέδωκεν εἰς τὸν ἀποστολέαν τὸν ἐν ἀρθρῷ 17, § 8 προβλεπόμενον λογαριασμὸν δαπανῶν. Ἄν δὲν ἐγένετο παράδοσις λ)σμοῦ, ἡ προθεσμία διὰ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ σιδηροδρόμου ἀρχεται ἀπὸ τῆς τριακοστῆς ἡμέρας μετὰ τὴν λῆξιν τῆς προθεσμίας παραδόσεως.

δ) διὰ τὰς ἀγωγὰς τοῦ σιδηροδρόμου περὶ ἐπιστροφῆς ποσοῦ καταβληθέντος ὑπὸ τοῦ παραλήπτου ἀντὶ τοῦ ἀποστολέως ἢ ἀντιστρόφως καὶ τὸ ὅποιον ποσὸν ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ ἀποδώσῃ εἰς τὸν δικαιούχον : ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς ἐπιστροφῆς τοῦ ποσοῦ τούτου.

ε) διὰ τὰς ἀγωγὰς σχετικῶς μὲ τὰς ἐν ἀρθρῷ 19 προβλεπόμενας ἀποτίσεις : ἀπὸ τῆς τεσσαρακοστῆς δευτέρας ἡμέρας μετὰ τὴν λῆξιν τῆς προθεσμίας παραδόσεως.

ζ) διὰ τὰς ἀγωγὰς περὶ πληρωμῆς τοῦ προϊόντος ἐκποιήσεως : ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς ἐκποιήσεως.

η) διὰ τὰς ἀγωγὰς περὶ πληρωμῆς συμπληρώματος τέλους τὸ ὅποιον ἀξιοῖ ἡ τελωνιακὴ Ἀρχὴ : ἀπὸ τῆς ἡμέρας καθ' ἣν τοῦτο ἐζητήθη ὑπὸ τῆς τελωνιακῆς Ἀρχῆς.

θ) διὰ πᾶσαν ἄλλην περίπτωσιν : ἀπ' ἧς ἡμέρας δύνανται νὰ ἀσκηθῇ τὸ δικαίωμα.

Ἡ ὁριζομένη ὡς ἐναρξὶς τῆς παραγραφῆς ἡμέρα οὐδέποτε συνυπολογίζεται εἰς τὴν προθεσμίαν παραγραφῆς.

§ 3. Ἐφόσον ὑπεβλήθη διοικητικὴ αἴτησις πρὸς τὸν σιδ)μον κατὰ τὸ ἄρθρον 41, ἡ παραγραφὴ ἀναστέλλεται μέχρι τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ὁ σιδηρόδρομος ἀπέρριψεν ἐγγράφως τὴν αἴτησιν ταύτην καὶ ἐπέστρεψε τὰ προσηρτημένα εἰς αὐτὴν ἐγγράφα. Ἄν ἡ αἴτησις ἐγένετο μερικῶς δεκτὴ, ἡ παραγραφὴ ἀρχίζει καὶ πάλιν νὰ τρέχῃ διὰ τὸ ὑπὸ ἀμφισβήτησιν ἀπομένον τμήμα τῆς αἰτήσεως.

Ἡ ἀπόδειξις τοῦ γεγονότος τῆς λήψεως τῆς αἰτήσεως ἢ τῆς ἀπαντήσεως καὶ τῆς ἐπιστροφῆς τῶν προσηρτημένων ἐγγράφων βαρύνει τὸν ἐπικαλούμενον τὰ γεγονότα ταῦτα.

Μεταγενέστεραι αἰτήσεις ἐπὶ τοῦ ἰδίου ἐντικειμένου δὲν ἀναστέλλουν τὴν παραγραφὴν.

§ 4. Ἡ παραγραφεῖσα ἀξίωσις δὲν δύναται πλέον νὰ προταθῇ οὔτε ἀνταγωγικῶς, οὔτε κατ' ἑνστάσιν.

§ 5. Τηρουμένων τῶν ἀνωτέρω διατάξεων, ἡ ἀναστολὴ καὶ ἡ διακοπὴ τῆς παραγραφῆς ρυθμίζονται ὑπὸ τῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν τοῦ Κράτους ἐν τῷ ὁποίῳ ἐγείρεται ἡ ἀγωγὴ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙΙ

Διακανονισμοὶ τῶν λ)σμων. Ἀναγωγαὶ τῶν σιδ)μων κατ' ἄλληλων.

Ἄρθρον 47.

Διακανονισμοὶ τῶν μεταξὺ σιδ)μων λογαριασμῶν.

§ 1. Ὁ σιδηρόδρομος, ὁ ὁποῖος εἰσέπραξεν, εἴτε κατὰ τὴν ἀποστολὴν, εἴτε κατὰ τὴν ἀφίξιν, τὰ τέλη καὶ ἄλλα ποσὰ προερχόμενα ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλλῃ εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους σιδ)μους τὸ ἀνήκον αὐτοῖς μέρος ἐπὶ τῶν ἐν λόγῳ τελῶν καὶ ποσῶν.

Αἱ διατυπώσεις πληρωμῆς ὀρίζονται διὰ συμφωνιῶν συναπτομένων μεταξὺ τῶν σιδηροδρόμων.

§ 2. Διατηρουμένων ἀθίκτων τῶν δικαιωμάτων τοῦ κατὰ τοῦ ἀποστολέως, ὁ σιδηρόδρομος ἀποστολῆς εὐθύνεται διὰ τὰ κόμιστρα καὶ λοιπὰ τέλη, τὰ ὁποῖα παρέλειψε ἐνδεχομένως νὰ εἰσπράξῃ ἐνῷ ὁ ἀποστολεὺς εἶχεν ἀναλάβει ταῦτα βάσει δηλώσεώς του ἐν τῇ φορτωτικῇ.

§ 3. Ἄν ὁ σιδηρόδρομος προορισμοῦ παραδῶσῃ τὸ ἐμπόρευμα χωρὶς νὰ εἰσπράξῃ τὰ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς προκύπτοντα τέλη καὶ ἄλλα ποσὰ, εὐθύνεται ἐναντὶ τῶν προηγουμένων κατὰ σειρὰν σιδ)μων καὶ τῶν ἄλλων ἐνδιαφερομένων.

§ 4. Ἐπὶ ἀδυναμίας πληρωμῆς ἐνὸς ἐκ τῶν σιδηροδρόμων, διαπιστωθείσης ὑπὸ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου τῶν διεθνῶν μεταφορῶν κατ' αἴτησιν ἐνὸς ἐκ τῶν πιστωτῶν σιδ)μων, αἱ ἐντεῦθεν συνέπειαι βαρύνουν τοὺς λοιποὺς συμμετασχόντας εἰς τὴν μεταφορὰν σιδ)μους κατὰ λόγον τοῦ μεριδίου τῶν ἐπὶ τῶν κομίστρων. Διατηρεῖται ὅμως τὸ δικαίωμα ἀναγωγῆς τούτων κατὰ τοῦ σιδ)μου, τοῦ ὁποίου διεπιστώθη ἡ πρὸς πληρωμὴν ἀδυναμία.

Ἄρθρον 48.

Ἀναγωγὴ ἐπὶ ἀποζημιώσεως δι' ἀπώλειαν ἢ βλάβην.

§ 1. Ὁ καταβαλὼν ἀποζημιώσιν δι' ὀλικὴν ἢ μερικὴν ἀπώλειαν ἢ βλάβην σιδ)μος, βάσει τῶν διατάξεων τῆς παρούσης Συμβάσεως, δικαιούται νὰ ἀσκήσῃ ἀναγωγὴν κατὰ τῶν συμμετασχόντων εἰς τὴν μεταφορὰν σιδ)μων συμφώνως πρὸς τὰς κάτωθι διατάξεις.

α) ὁ προκαλέσας τὴν ζημίαν σιδ)μος εἶναι μόνος ὑπεύθυνος δι' αὐτήν.

β) ἂν ἡ ζημία προεκλήθη ὑπὸ πολλῶν σιδ)μων ἕκαστος τούτων εὐθύνεται διὰ τὴν ὑπ' αὐτοῦ προκληθεῖσαν ζημίαν. Ἄν ἡ διάκρισις ἀποβαίῃ ἀδύνατος ἐν τῇ συγκεκριμένῃ περιπτώσει, ἡ πρὸς ἀποζημιώσιν ὑποχρέωσις καταμερίζεται μεταξὺ τούτων κατὰ τὰς ὑπὸ στοιχ. γ) κατωτέρω διαγραφόμενας ἀρχάς.

γ) ἂν ἀποβαίῃ ἀδύνατον νὰ ἀποδειχθῇ ὅτι ἡ ζημία προεκλήθη ὑπὸ ἐνὸς ἢ πολλῶν σιδ)μων, τὸ ποσὸν τῆς ὀφεί-

λομένης ἀποζημιώσεως κατανέμεται μεταξὺ ὅλων τῶν εἰς τὴν μεταφορὰν συμμετασχόντων σιδ)μων, πλην ἐκείνων οἱ ὁποῖοι ἤθελον ἀποδείξει ὅτι ἡ ζημία δὲν προεκλήθη ἐπὶ τῶν γραμμῶν των. Ἡ κατανομὴ γίνεται ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὸν ἀριθμὸν χιλιομέτρων τῶν ἀποστάσεων, ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐγένετο ἡ τιμολόγησις.

§ 2. Εἰς περίπτωσιν ἀφερεγγυότητος ἐνὸς τῶν σιδ)μων, τὸ βαρύνον αὐτὸν καὶ μὴ καταβληθὲν παρ' αὐτοῦ μερίδιον κατανέμεται μεταξὺ ὅλων τῶν ἄλλων συμμετασχόντων εἰς τὴν μεταφορὰν σιδ)μων ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὸν ἀριθμὸν χιλιομέτρων τῶν ἀποστάσεων, ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐγένετο ἡ τιμολόγησις.

Ἄρθρον 49.

Ἀναγωγὴ ἐπὶ ἀποζημιώσεως δι' ὑπέρβασιν τῆς προθεσμίας παραδόσεως.

§ 1. Οἱ ἐν τῷ ἄρθρῳ 48 διαγραφόμενοι κανόνες ἐφαρμόζονται καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ἀποζημιώσεως καταβληθείσης δι' ὑπέρβασιν τῆς προθεσμίας παραδόσεως. Ἄν ἡ ὑπέρβασις τῆς προθεσμίας παραδόσεως προῆλθεν ἐξ ἀνωμαλιῶν, αἱ ὁποῖαι διεπιστώθησαν ἐπὶ πολλῶν σιδ)μων, ἡ ἀποζημιώσις κατανέμεται μεταξὺ τῶν σιδ)μων τούτων ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὴν διάρκειαν τῆς καθυστερήσεως ἐπὶ τῶν οἰκείων δικτύων.

§ 2. Αἱ ἐν τῷ ἄρθρῳ ΙΙ καθοριζόμεναι προθεσμίαι παραδόσεως κατανέμονται μεταξὺ τῶν διαφόρων συμπαράξάντων εἰς τὴν μεταφορὰν σιδ)μων ὡς κάτωθι :

α) μεταξὺ δύο γειτονικῶν σιδηροδρόμων :

1ον ἡ προθεσμία ἀποστολῆς καταμερίζεται ἐξ ἴσου

2ον ἡ προθεσμία μεταφορᾶς καταμερίζεται ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὸν ἀριθμὸν χιλιομέτρων τῶν ἀποστάσεων, ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐγένετο ἡ τιμολόγησις εἰς ἑκάτερον τῶν σιδ)μων

β) μεταξὺ τριῶν ἢ περισσοτέρων σιδ)μων :

1ον ἡ προθεσμία ἀποστολῆς καταμερίζεται ἐξ ἴσου μεταξὺ τοῦ σιδηροδρόμου ἀποστολῆς καὶ τοῦ σιδηροδρόμου προορισμοῦ.

2ον τὸ τρίτον τῆς προθεσμίας μεταφορᾶς κατανέμεται κατ' ἴσα μέρη μεταξὺ ὅλων τῶν συμμετασχόντων σιδηροδρόμων.

3ον τὰ δύο ἄλλα τρίτα τῆς προθεσμίας μεταφορᾶς κατανέμονται ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὸν ἀριθμὸν χιλιομέτρων τῶν ἀποστάσεων, ἐφ' ὧν ἐγένετο ἡ τιμολόγησις εἰς ἕκαστον τῶν σιδηροδρόμων.

§ 3. Αἱ συμπληρωματικαὶ προθεσμίαι, εἰς τὰς ὁποίας δικαιούται ὀρισμένος σιδ)μος, παρέχονται εἰς τὸν σιδ)μον τοῦτον.

§ 4. Ὁ διαρρευσας χρόνος μεταξὺ τῆς παραδόσεως τοῦ ἐμπορεύματος εἰς τὸν σιδηρόδρομον καὶ τῆς ἐνάρξεως τῆς προθεσμίας ἀποστολῆς παρέχεται ἀποκλειστικῶς εἰς τὸν σιδηρόδρομον τοῦτον.

§ 5. Ἡ προαναφερομένη κατανομὴ ἐφαρμόζεται εἰς μόνην τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν δὲν ἐτηρήθη ἡ προθεσμία παραδόσεως ἐν τῷ συνόλῳ τῆς.

Ἄρθρον 50.

Διαδικασία ἀναγωγῆς.

§ 1. Ὁ σιδηρόδρομος, καθ' οὗ ἡσκήθη ἀναγωγὴ ἐκ τῶν ἐν τοῖς ἄρθροις 48 καὶ 49 προβλεπομένων, ἐν οὐδεμίᾳ περιπτώσει δικαιούται νὰ ἀμφισβητήσῃ τὸ νόμιμον τῆς διενεργηθείσης πληρωμῆς ἀπὸ μέρους τοῦ ἀσκούντος τὴν ἀναγωγὴν σιδ)μου, ἐφ' ὅσον ἡ ἀποζημιώσις αὕτη ὠρίσθη ὑπὸ τῆς δικαστικῆς Ἀρχῆς μετὰ τὴν νομίμως γενομένην πρὸς αὐτὸν ἀνακοίνωσιν μετὰ προσηρτημένης, διὰ τῆς ὁποίας καθίστατο αὐτῷ δυνατόν νὰ παρέμβῃ ἐν τῇ δίκῃ. Ὁ ἐπιληφθεὶς τῆς κυρίας ἀγωγῆς δικαστὴς ὀρίζει, ἀναλόγως μετὰ τὰς πραγματικὰς περιστάσεις, τὰς προθεσμίας διὰ τὴν κοινοποίησιν καὶ τὴν παρέμβασιν.

§ 2. Ὁ προτιθέμενος νὰ ἀσκήσῃ τὴν ἀναγωγὴν τοῦ σιδηροδρόμου ὀφείλει νὰ ὑποβάλλῃ κοινὴν αἴτησιν ἐν μιᾷ καὶ τῇ αὐτῇ δίκῃ καθ' ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων σιδηροδρόμων,

μετὰ τῶν ὁποίων δὲν προήλθεν εἰς συμβιβασμόν, ἐπὶ ποινῇ ἀπωλείας τῆς ἀναγωγῆς του κατ' ἐκείνων τοὺς ὁποίους δὲν θὰ ἔχη ἐνδεχομένως κλητεῦσαι.

§ 3. Τὸ δικαστήριον ὀφείλει νὰ ἀποφασίσῃ διὰ μιᾶς καὶ τῆς αὐτῆς ἀποφάσεως ἐφ' ὧν τῶν εἰσαχθεῖσων παρ' αὐτῷ ἀναγωγῶν.

§ 4. Οἱ σιδηρόδρομοι, κατὰ τῶν ὁποίων ἡσκήθη ἀναγωγή, δὲν δύνανται νὰ ἀσκήσουν μεταγενεστέρως ἄλλην ἀναγωγήν.

§ 5. Δὲν ἐπιτρέπεται νὰ εἰσπραχθοῦν ἀναγωγὰι περὶ δικαστικῆς τοῦ ἀντικειμένου αὐτῶν εἰς δίκην ἐπὶ κυρίας ἀγωγῆς περὶ ἀποζημιώσεως.

Ἄρθρον 51.

Ἀρμοδιότης διὰ τὰς ἀναγωγὰς.

§ 1. Τὸ δικαστήριον τῆς ἔδρας τοῦ σιδηροδρόμου, κατὰ τοῦ ὁποῦ ἀσκεῖται ἀναγωγή, εἶναι ἀποκλειστικῶς ἀρμόδιον δι' ὅλας τὰς ἀναγωγὰς.

§ 2. Ὅταν ἡ ἀναγωγή πρέπει νὰ ἀσκηθῇ κατὰ πολλῶν σιδηροδρόμων, ὁ ἐνάγων ἔχει δικαίωμα ἐκλογῆς, μεταξὺ τῶν κατὰ τὴν § 1 ἀρμοδίων δικαστηρίων, ἐκείνου εἰς ὃ θὰ εἰσαγάγῃ τὴν ἀγωγήν του.

Ἄρθρον 52.

Συμφωνίαι συναφῶς μετὰ τὰς ἀναγωγὰς.

Οἱ σιδηρόδρομοι δύνανται διὰ συμφωνιῶν νὰ καθιερώσουν παρεκλίσεις ἀπὸ τῶν ἐν τῷ κεφαλαίῳ III καθοριζομένων κανόνων διὰ τὰς ἀμοιβαίας ἀναγωγὰς.

ΜΕΡΟΣ IV.

Διάφοροι διατάξεις.

Ἄρθρον 53.

Ἐφαρμογὴ τοῦ ἐσωτερικοῦ δικαίου.

Ἐν ἑλλείψει σχετικῶν διατάξεων ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει, ἐφαρμόγονται αἱ διατάξεις τῶν ἐσωτερικῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν ἐν ἐκάστῳ Κράτει σχετικῶς μετὰ τὴν μεταφορὰν.

Ἄρθρον 54.

Γενικοὶ κανόνες διαδικασίας.

Δι' ὅλας τὰς διαφοράς, εἰς τὰς ὁποίας παρέχουν ἀφορμὴν αἱ εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν ὑπαγόμεναι μεταφοραὶ, ἡ ἀκολουθητέα διαδικασία εἶναι ἡ τοῦ ἀρμοδίου δικαστηρίου, τηρουμένων ὅπως δῆποτε τῶν ἐν τῇ συμβάσει περιλαμβανομένων ἀντιθέτων διατάξεων.

Ἄρθρον 55.

Ἐκτελέσεις τῶν ἀποφάσεων. Κατασχέσεις καὶ ἐγγυήσεις.

§ 1. Ὅταν αἱ ἐκδοθεῖσαι ὑπὸ τοῦ ἀρμοδίου κατὰ τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως δικαστηρίου ἀποφάσεις, κατ' ἀντιμωλίαν ἢ κατ' ἐρήμην τῶν διαδίκων, καταστῶσιν ἐκτελεσταὶ κατὰ τοὺς ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου τούτου ἐφαρμοσθέντας Νόμους, καθίστανται αὗται ἐκτελεσταὶ ἐφ' ἐκάστου τῶν λοιπῶν συμβεβλημένων Κρατῶν εὐθὺς μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν καθωρισμένων ἐν τῷ Κράτει τούτῳ διατυπώσεων.

Κατ' οὐσίαν ἀναθεώρησις τῆς ὑποθέσεως δὲν ἐπιτρέπεται.

Ἡ διάταξις αὕτη δὲν ἐφαρμόζεται ἐπὶ προσωρινῶς ἐκτελεστῶν ἀποφάσεων, οὔτε ἐπὶ ἀποφάσεων καταλογιζουσῶν ἀποζημιώσιν, πέραν τῆς δικαστικῆς δαπάνης, εἰς βάρος τοῦ ἐνάγοντος κατ' ἀκολουθίαν ἀπορρίψεως τῆς ἀγωγῆς του.

§ 2. Αἱ ἐκ διεθνῶς μεταφορᾶς γεννώμεναι ἀπαιτήσεις ὑπὲρ ὠρισμένου σιδηροδρόμου, ἐναντι ἑλλοῦ σιδηροδρόμου μὴ ἀνήκοντος εἰς τὸ αὐτὸ Κράτος εἰς ὃ καὶ ὁ πρῶτος, δύνανται

νὰ ὑπαχθοῦν εἰς κατάσχεσιν ἐπὶ τῇ βάσει καὶ μόνον ἀποφάσεως ἐκδιδομένης ὑπὸ τῆς δικαστικῆς Ἀρχῆς τοῦ Κράτους, εἰς ὃ ἀνήκει ὁ δικαιούχος τῶν ἀπαιτήσεων τούτων σιδηροδρόμος.

§ 3. Τὸ τροχαῖον σιδηροδρομικὸν ὑλικὸν ὡς καὶ τὰ πάσης φύσεως ἀντικείμενα τὰ χρησιμεύοντα εἰς τὴν μεταφορὰν καὶ ἀνήκοντα εἰς τὸν σιδηροδρόμον ὡς ἐμπορευματοκιβώτια, ἐξαρτήματα φορτώσεως, ἀδιάβροχα-καλύμματα κ.λ.π., ὑπόκεινται εἰς κατάσχεσιν ἐπὶ ἐδάφους Κράτους, ἄλλου ἀπὸ τὸ Κράτος εἰς ὃ ἀνήκει ὁ ἰδιοκτήτης τούτων σιδηροδρόμος, βάσει καὶ μόνον ἀποφάσεως ἐκδιδομένης ὑπὸ τῆς δικαστικῆς Ἀρχῆς τοῦ τελευταίου τούτου Κράτους.

Οἱ ὅροι τοῦ ἀκατασχετοῦ τῶν ἰδιωτικῶν φορτηγῶν ὁρίζονται ἐν τῷ Παραρτήματι VII.

§ 4. Ἐπὶ ἀγωγῶν ἐκ συμβάσεως διεθνῶς μεταφορᾶς δὲν δύνανται νὰ ζητηθῇ ἡ παροχὴ ἐγγυήσεως πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς πληρωμῆς τῶν δικαστικῶν δαπανῶν.

Ἄρθρον 56.

Νομισματικὴ μονάδα. Τιμὴ μετατροπῆς καὶ ἀποδοχῆς ξένων νομισμάτων.

§ 1. Τὰ εἰς φράγκα ἐνδεικνύμενα ποσὰ ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει ἢ ἐν τοῖς παραρτήμασιν αὐτῆς θεωροῦνται ἀναφερόμενα εἰς χρυσὸν φράγκον βάρους 10)31 τοῦ γραμμαρίου καὶ τίτλου καθαρότητος 0,900.

§ 2. Ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται εἰς δημοσίευσιν τῶν τιμῶν, βάσει τῶν ὁποίων ἐνεργεῖ τὴν μετατροπὴν τῶν κομίστρων τῶν ἄλλων τελῶν καὶ τῶν ἀποτίσεων, τὰ ὁποῖα ἀναγράφονται εἰς ξένα νομίσματα, καταβάλλοντα ὅμως εἰς ἐγχώριον νόμισμα (τιμὴ μετατροπῆς).

§ 3. Ἐπίσης ὁ σιδηρόδρομος, ὁ ὁποῖος δέχεται εἰς πληρωμὴν ξένα νομίσματα, ὑποχρεοῦται νὰ δημοσιεύῃ τὰς τιμὰς εἰς ἃς δέχεται τὰ νομίσματα ταῦτα (τιμὴ ἀποδοχῆς).

Ἄρθρον 57.

Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν διεθνῶν σιδηροδρόμων μεταφορῶν.

§ 1. Πρὸς διευκόλυνσιν καὶ ἐξασφάλισιν τῆς ἐκτελέσεως τῆς παρούσης Συμβάσεως ἰδρύεται Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν Διεθνῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν ἔχον ἀποστολήν.

α) νὰ δέχεται τὰς ἀνακοινώσεις ἐκάστου τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν καὶ ἐκάστου τῶν ἐνδιαφερομένων σιδηροδρόμων καὶ νὰ γνωστοποιῇ ταύτας εἰς τὰ ἄλλα Κράτη καὶ σιδηροδρόμους.

β) νὰ συλλέγῃ, συντονίζῃ καὶ δημοσιεύῃ τὰς πάσης φύσεως πληροφορίας, αἱ ὁποῖαι ἐνδιαφέρουν τὴν ὑπηρεσίαν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν.

γ) νὰ διευκολύνῃ τὰς ἀναγκαίαις διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν οἰκονομικὰς σχέσεις μεταξὺ τῶν διαφόρων σιδηροδρόμων καὶ τὴν εἰσπραξὶν τῶν ἐκκρεμῶν ἀπαιτήσεων, καὶ νὰ ἐξασφαλίζῃ ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ταύτης, τὴν σταθερότητα τῶν ἀμοιβαίων σχέσεων μεταξὺ τῶν σιδηροδρόμων.

δ) νὰ ἐπιδιώκῃ συμβιβασμόν, ἐπὶ τῇ αἰτήσῃ συμβεβλημένου Κράτους ἢ μεταφορικῆς ἐπιχειρήσεως, τῆς ὁποίας αἱ γραμμαὶ εἶναι ἐγγεγραμμέναι εἰς τὸν ἐν ἄρθρῳ 58 προβλεπόμενον πίνακα, εἴτε διὰ προσφορᾶς τῶν ὑπηρεσιῶν ἢ τῆς μεσολαβήσεώς του, εἴτε καθ' οἷονδήποτε ἄλλον τρόπον, πρὸς διακανονισμόν διαφορῶν μεταξὺ τῶν ρηθέντων Κρατῶν ἢ ἐπιχειρήσεων συναφῶς μετὰ τὴν ἐρμηνείαν ἢ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως.

ε) νὰ ἐκδίδῃ, κατ' αἴτησιν τῶν μερῶν—Κρατῶν, μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων ἢ πελατῶν—γνωματεύσεις ἐπὶ διαφορῶν συναφῶς μετὰ τὴν ἐρμηνείαν ἢ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως.

ς) νὰ συμπράττῃ εἰς τὸν διαιτητικὸν διακανονισμόν διαφορῶν συναφῶς μετὰ τὴν ἐρμηνείαν ἢ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως.

η) νὰ εἰσηγῇ τὰς αἰτήσεις τροποποιήσεων τῆς πα-

ροσύνης Συμβάσεως και να προτείνη, συντρεχούσης περιπτώσεως, την σύγκλισιν των εν άρθρῳ 67 προβλεπομένων διασκέψεων.

§ 2. Ειδικὸς Κανονισμὸς, ἀποτελὼν τὸ Παράρτημα V τῆς παρούσης Συμβάσεως, καθορίζει τὴν ἔδραν, τὴν σύνθεσιν καὶ τὴν ὀργάνωσιν τοῦ Γραφείου τούτου ὡς καὶ τὰ πρὸς ἄσκησιν τῆς δράσεως αὐτοῦ μέσα. Καθορίζονται, ἐξ ἄλλου, ἐν τῷ Κανονισμῷ τούτῳ οἱ ὅροι λειτουργίας τοῦ ἐν λόγω Γραφείου καὶ τῆς ἐπ' αὐτοῦ ἐποπτείας. Ὁ Κανονισμὸς οὗτος καὶ αἱ διὰ συμφωνιῶν ὄλων τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἐπεφερόμεναι εἰς τοῦτον τροποποιήσεις ἔχουν τὴν αὐτὴν ἰσχὺν καὶ διάρκειαν μὲ τὴν Σύμβασιν.

Ἄρθρον 58.

Πίναξ τῶν ὑπαγομένων εἰς τὴν Σύμβασιν γραμμῶν.

§ 1. Τὸ ἐν άρθρῳ 57 προβλεπόμενον Κεντρικὸν Γραφεῖον ὑποχρεοῦται νὰ συντάσῃ καὶ νὰ τηρῇ ἐν ἐνημερότητι τὸν πίνακα τῶν εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν ὑπαγομένων γραμμῶν. Δέχεται πρὸς τοῦτο τὰς γνωστοποιήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν σχετικῶς μὲ τὴν ἐν τῷ πίνακι τούτῳ ἐγγραφὴν ἢ τὴν ἐξ αὐτοῦ διαγραφὴν τῶν γραμμῶν σιδ)μου ἢ ἄλλης μεταφορικῆς ἐπιχειρήσεως ἐκ τῶν ἐν άρθρῳ 2 μνημονευομένων.

§ 2. Ἡ εἴσοδος νέας γραμμῆς εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν συντελεῖται μετὰ παρέλευσιν μηνὸς ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τοῦ ἐγγράφου τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, διὰ τοῦ ὁποίου κοινοποιεῖται ἡ ἐγγραφὴ τῆς γραμμῆς ταύτης εἰς τὰ ἄλλα Κράτη.

§ 3. Ἡ διαγραφὴ γραμμῆς ἐνεργεῖται ὑπὸ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου εὐθὺς ὡς τὸ ἐκ τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν, κατ' αἰτήσιν τοῦ ὁποίου ἡ γραμμὴ αὕτη ἐνεγράφη ἐν τῷ πίνακι, γνωστοποιήσῃ ὅτι αὕτη δὲν εὐρίσκεται πλέον εἰς θέσιν νὰ ἀνταποκριθῇ εἰς τὰς ἐκ τῆς Συμβάσεως ἐπιβαλλομένας αὐτῇ ὑποχρεώσεις.

§ 4. Μόνη ἡ λήψις τῆς ἐκ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου προερχομένης εἰδοποιήσεως παρέχει ἀμέσως εἰς ἕκαστον σιδηρόδρομον τὸ δικαίωμα νὰ παύσῃ μετὰ τῆς διαγραφῆς γραμμῆς πᾶσαν σχέσιν διεθνούς μεταφορᾶς, πλὴν τῶν ἀναφερομένων εἰς τὰς ὑπὸ ἐκτέλεσιν μεταφορᾶς, τῶν ὁποίων πρέπει νὰ ὁλοκληρωθῇ ἡ ἐκτέλεσις.

Ἄρθρον 59.

Εἰδικαὶ διατάξεις δι' ὠρισμένας μεταφορᾶς. Συμπληρωματικαὶ διατάξεις.

§ 1. Αἱ μεταφοραὶ ἰδιωτικῶν φορτηγῶν διέπονται ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ παραρτήματος VII.

§ 2. Διὰ τὴν μεταφορὰν ἐμπορευματοκιβωτίων ἰσχύουν αἱ διατάξεις τοῦ Παραρτήματος VIII.

§ 3. Διὰ τὴν μεταφορὰν μικροδεμάτων δύνανται οἱ σιδηρόδρομοι, διὰ καταλλήλων διατάξεων ἐν τοῖς τιμολογίοις των, νὰ καθορίσουν ἀπὸ συμφώνου εἰδικούς ὁρους ἐν ἀνταποκρίσει πρὸς τὸ Παράρτημα IX.

§ 4. Διὰ τὰς κάτωθι μνημονευόμενας μεταφορᾶς :

- α) μεταφοραὶ μὲ τίτλον μεταβιβάσιμον
- β) μεταφοραὶ παραδοτέαι ἐπὶ τῇ καταθέσει καὶ μόνον τοῦ ἀντιγράφου τῆς φορτωτικῆς.
- γ) μεταφοραὶ ἐφημερίδων
- δ) μεταφοραὶ ἐμπορευμάτων προοριζομένων δι' ἐμποροπληγύρεις ἢ ἐκθέσεις

ε) μεταφοραὶ ἐξαρτημάτων φωτώσεως καὶ εἰδῶν προστασίας τῶν μεταφερομένων ἐμπορευμάτων κατὰ τῆς θερμότητος ἢ τοῦ ψύχους δύνανται δύο ἢ περισσότερα ἐκ τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν, δι' εἰδικῶν συμφωνιῶν, ἢ οἱ σιδηρόδρομοι, διὰ καταλλήλων διατάξεων ἐν τοῖς τιμολογίοις των, νὰ καθορίσουν ἀπὸ συμφώνου ὠρισμένους ὁρους ἐν προσαρμογῇ πρὸς τὴν φύσιν τῶν μεταφορῶν τούτων καὶ κατὰ παρέκκλισιν ἀπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως. Δύναται συγκεκριμένως νὰ ὁρισθῇ ἐγγραφὸν μεταφορᾶς διάφορον

τοῦ ἐν τῷ Παραρτήματι II τῆς παρούσης Συμβάσεως προβλεπόμενου ὑποδείγματος.

§ 5. Συμπληρωματικαὶ διατάξεις, τὰς ὁποίας ὠρισμένα τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἢ ὠρισμένοι ἐκ τῶν συμμετεχόντων σιδ) μων ἐκδίδουν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς Συμβάσεως, κοινοποιοῦνται παρ' αὐτῶν εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον.

Αἱ συναπτόμεναι συμφωνίαι διὰ τὴν ἀποδοχὴν τῶν διατάξεων τούτων δύνανται νὰ τεθοῦν ἐν ἰσχύϊ ἐπὶ τῶν προσχωρησάντων εἰς ταύτας σιδηροδρόμων κατὰ τοὺς ἐν ἐκάστῳ Κράτει προβλεπομένους ὑπὸ τῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν τύπους, δὲν δύνανται ὅμως αὐταὶ νὰ ἐπιφέρουν μεταβολὴν εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν.

Ἡ ἐναρξὶς τῆς ἰσχύος αὐτῶν ἀνακοινοῦται εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον.

Ἄρθρον 60.

Διαιτητικὸς διακανονισμὸς διαφορῶν.

§ 1. Ἀμφισβητήσεις ὡς πρὸς τὴν ἐρμηνείαν ἢ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως, ἐχούσης ἰσχὺν ἐσωτερικοῦ Νόμου ἢ Συμβατικοῦ Δικαίου, καὶ τῶν ὑφ' ὠρισμένων ἐκ τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἐκδοθεισῶν συμπληρωματικῶν διατάξεων, ἀφ' ἐνός, καί, ἀφ' ἐτέρου, τῶν ἐν άρθρῳ 59, § 4 προβλεπομένων εἰδικῶν συμφώνων δύνανται, κατ' αἰτήσιν τῶν μερῶν, νὰ ὑπαχθοῦν εἰς διαιτητικὰ δικαστήρια, τῶν ὁποίων ἡ σύνθεσις καὶ ἡ διαδικασία ἀποτελοῦν ἀντικείμενον τοῦ Παραρτήματος X τῆς παρούσης Συμβάσεως.

§ 2. Ἐπὶ ἀμφισβητήσεων ὅμως μεταξὺ Κρατῶν, αἱ διατάξεις τοῦ Παραρτήματος X δὲν δεσμεύουν τὰ μέρη, τὰ ὁποῖα δύνανται νὰ καθορίσουν ἐλευθέρως τὴν σύνθεσιν τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου καὶ τὴν διαιτητικὴν διαδικασίαν.

§ 3. Αἰτῆσαι τῶν μερῶν, δύνανται νὰ ὑπαχθοῦν εἰς τὴν διαιτητικὴν δικαιοδοσίαν :

α) ἐπιφυλαττομένου τοῦ διακανονισμοῦ τῶν διαφορῶν βάσει ἄλλων νομίμων διατάξεων :

1ον ἀμφισβητήσεις μεταξὺ μὴ συμβεβλημένων Κρατῶν.

2ον ἀμφισβητήσεις μεταξὺ συμβεβλημένων, ἀφ' ἐνός, καὶ μὴ συμβεβλημένων, ἀφ' ἐτέρου, Κρατῶν.

3ον ἀμφισβητήσεις μεταξὺ συμβεβλημένων Κρατῶν, ἐφ' ὅσον, ἐν ταῖς δύο τελευταίαις περιπτώσεσιν, ἡ Σύμβασις ἐφαρμόζεται ὡς ἐσωτερικὸς Νόμος ἢ ὡς συμβατικὸν δίκαιον.

β) ἀμφισβητήσεις μεταξὺ μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων.

γ) ἀμφισβητήσεις μεταξὺ μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ πελατῶν.

δ) ἀμφισβητήσεις μεταξὺ πελατῶν.

§ 4. Οἱ ὅροι ἀναστολῆς καὶ διακοπῆς τῆς παραγραφῆς ἀξιώσεων ἐκ διεθνούς συμβάσεως μεταφορᾶς, ὡς πρὸς τὴν ὁποίαν ἐγένετο προσφυγὴ εἰς τὴν διὰ τοῦ παρόντος ἄρθρου καθιδρυομένην διαιτητικὴν διαδικασίαν καθορίζονται ὑπὸ τοῦ ἐσωτερικοῦ δικαίου τοῦ τακτικοῦ δικαστηρίου ὅπου ἔδει νὰ ἐγερθῇ ἡ ἀγωγή.

§ 5. Αἱ ὑπὸ διαιτητικῶν δικαστηρίων ἐκδιδόμεναι ἀποφάσεις ἐναντὶ μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων ἢ πελατῶν εἶναι ἐκτελεσταὶ ἐφ' ἐκάστου τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν εὐθὺς ὡς πληρωθῶν αἱ καθωρισμέναι διατυπώσεις ἐν τῷ Κράτει ὅπου πρέπει νὰ γίνῃ ἡ ἐκτέλεσις.

ΜΕΡΟΣ V

Ἐξαιρετικαὶ διατάξεις.

Ἄρθρον 61.

Παρεκκλίσεις προσωρινῷ χαρακτῆρος.

§ 1. Ἄν ἡ οἰκονομικὴ καὶ δημοσιονομικὴ κατάστασις ἐν ὠρισμένῳ Κράτει εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ προκαλῇ σοβαρὰς δυσχερείας εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τοῦ Μέρους III, κεφαλαίου III τῆς Συμβάσεως, δύναται ἕκαστον Κράτος, εἴτε διὰ διατάξεων περιλαμβανομένων εἰς τὰ τιμολό-

για, είτε δια πράξεων δημοσίας εξουσίας ως ἐπὶ παραδείγματι γενικῶν ἢ ειδικῶν ἐξουσιοδοτήσεων παρεχομένων πρὸς τὰς διοικήσεις τῶν σιδηρῶν, νὰ μεταβάλῃ τὰς διατάξεις τῶν ἀρθρῶν 17, 19 καὶ 21 τῆς Συμβάσεως καὶ νὰ καθορίσῃ ἐν σχέσει πρὸς ὠρισμένας ὑπηρεσίας μεταφορῶν :

α) ὅτι αἱ ἐκ τοῦ Κράτους τούτου ἀποστολαί ὑπόκεινται ὑποχρεωτικῶς εἰς προπληρωμὴν

1ον εἴτε μέχρι τῶν συνόρων τοῦ

2ον εἴτε τοῦλάχιστον μέχρι τῶν συνόρων τοῦ

β) ὅτι αἱ διὰ τὸ Κράτος τοῦτο προοριζόμεναι ἀποστολαί πρέπει νὰ υποβάλλωνται εἰς ὑποχρεωτικὴν προπληρωμὴν κατὰ τὴν ἀποστολὴν καὶ δὴ

1ον εἴτε μέχρι τῶν συνόρων τοῦ, ἐφόσον τὸ Κράτος ἀποστολῆς δὲν ἔχει καθιερώσει τὸν ἀνωτέρω ὑπὸ στοιχ. α)

1ον) ἀναφερόμενον περιορισμὸν

2ον εἴτε τὸ πολὺ μέχρι τῶν συνόρων τοῦ.

γ) ὅτι αἱ ἀποστολαί, αἱ προερχόμεναι ἐκ τοῦ Κράτους τούτου ἢ αἱ προοριζόμεναι διὰ τὸ Κράτος τοῦτο δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ἐπιβαρυνθοῦν μὲ ἀπότισιν καὶ ὅτι αἱ προκαταβολαὶ ἐναντι τοῦ ἐμπορεύματος δὲν θὰ ἐπιτρέπωνται ἢ ὅτι αἱ ἀποτίσεις καὶ αἱ προκαταβολαὶ θὰ γίνωνται δεκταὶ μόνον μέχρις ὠρισμένου ὁρίου.

δ) ὅτι δὲν θὰ ἐπιτρέπεται εἰς τὸν ἀποστολέα νὰ τροποποιήσῃ τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς ὡς πρὸς τὴν χώραν προορισμοῦ, τὴν προπληρωμὴν καὶ τὴν ἀπότισιν.

§ 2. Ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς ὅρους δύνανται τὰ Κράτη, διὰ γενικῶν ἢ ειδικῶν ἐξουσιοδοτήσεων πρὸς τὰς διοικήσεις τῶν σιδηροδρόμων νὰ μεταβάλλουν τὰς διατάξεις τῶν ἀρθρῶν 17, 19, 21 καὶ 22 τῶν συμβάσεων καθορίζοντα εἰς τὰς ἀμοιβαίας σχέσεις των :

α) ὅτι οἱ κανόνες πληρωμῆς τῶν τελῶν θὰ ὀρίζονται εἰδικῶς διὰ συμφωνίας μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τοὺς κανόνας τούτους σιδηροδρόμων.

Οἱ κανόνες οὗτοι δὲν θὰ δύνανται νὰ περιλάβουν διατυπώσεις, μὴ προβλεπομένας ἐν τῷ ἀρθρῷ 17.

β) ὅτι ὠρισμέναι αἰτήσεις τροποποιήσεων τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς δὲν θὰ γίνωνται δεκταί.

§ 3. Τὰ λαμβανόμενα συμφώνως πρὸς τὰς §§ 1 καὶ 2 μέτρα θὰ ἀνακοινῶνται εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον.

Τὰ ἐν τῇ § 1 ἀπαριθμούμενα μέτρα θὰ τίθενται ἐν ἰσχύϊ ἀπὸ τῆς λήξεως προθεσμίας ὁκτὼ ἡμερῶν τὸ ἐνωρίτερον, ὑπολογιζομένης ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τοῦ ἐγγράφου διὰ τοῦ ὁποίου τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον θὰ γνωστοποιῇ τὰ μέτρα ταῦτα εἰς τὰ ἄλλα Κράτη.

Τὰ ἐν τῇ § 2 ἀπαριθμούμενα μέτρα θὰ τίθενται ἐν ἰσχύϊ ἀπὸ τῆς λήξεως προθεσμίας δύο ἡμερῶν, τὸ ἐνωρίτερον, ὑπολογιζομένης ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς δημοσιεύσεως των εἰς τὰ ἐνδιαφερόμενα Κράτη.

§ 4. Αἱ καθ' ὁδὸν μεταφοραὶ δὲν θὰ θίγωνται ὑπὸ τῶν ἐν λόγῳ μέτρων.

Ἄρθρον 62.

Εὐθύνη ἐν συνδεδεασμένη ὑπηρεσίᾳ σιδηρῆς θαλασσίας μεταφορᾶς.

§ 1. Ἐπὶ μεταφορῶν διὰ σιδηρῆς καὶ θαλασσίας ὁδοῦ, διενεργουμένων διὰ τῶν ἐν ἀρθρῷ 2, § 1 ἀναφερομένων γραμμῶν ἕκαστον Κράτος δύναται, ἐπὶ τῇ ὑποβολῇ αἰτήσεως ἀπὸ μέρους τοῦ περὶ ἐγγραφῆς ἀντιστοίχου μνείας ἐν τῷ πίνακι τῶν εἰς τὴν σύμβασιν ὑπαγομένων γραμμῶν, νὰ συμπληρώσῃ τοὺς ἐν ἀρθρῷ 27 προβλεπομένους ἀπαλλακτικούς λόγους διὰ προσθήκης τοῦ συνόλου τῶν κάτωθι μνημονευομένων ἀπαλλακτικῶν λόγων.

Ὁ μεταφορεὺς δύναται νὰ ἐπικαλεσθῇ τοὺς λόγους τούτους μόνον ἂν ἀποδείξῃ ὅτι ἡ ἀπώλεια, ἡ βλάβη ἢ ἡ ὑπέρβασις τῆς προθεσμίας παραδόσεως ἐπῆλθεν ἐπὶ τοῦ τμήματος τῆς θαλασσίας διαδρομῆς κατὰ τὸν ἀπὸ τῆς φορτώσεως ἐν τῷ πλοίῳ τοῦ ἐμπορεύματος μέχρι τῆς ἐκ τοῦ πλοίου ἐκφορτώσεως αὐτοῦ χρόνον.

Οἱ λόγοι οὗτοι ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τῆς εὐθύνης εἶναι οἱ κάτωθι :

α) ἐνέργεια, ἀμέλεια ἢ παρὰλειψις τοῦ πλοιάρχου,

τοῦ πληρώματος, τοῦ πλοηγοῦ ἢ τῶν ὑπὸ τοῦ μεταφορέως ἐντεταλμένων εἰς τὴν διεύθυνσιν τοῦ πλοῦ ἢ εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ πλοίου.

β) ἀκαταλληλότης πρὸς πλοῦν τοῦ πλοίου, ἐφόσον ὁ μεταφορεὺς ἀποδεικνύει ὅτι ἡ τοιαύτη κατάστασις δὲν εἶναι καταλογιστέα εἰς ἑλλειψιν ἀπὸ μέρους τοῦ ἐλλόγου ἐπιμελείας ὅπως καταστήσῃ τὸ πλοῖον κατάλληλον πρὸς πλοῦν ἢ ὅπως ἐξασφαλίσῃ εἰς τοῦτο τὸν προσήκοντα ἐξοπλισμὸν, ἐπάνδρωσιν καὶ ἀνεφοδιασμὸν ἢ ὅπως διασκευάσῃ καταλλήλως καὶ ἀποκαταστήσῃ εἰς καλὴν κατάστασιν ὅλα τὰ τμήματα τοῦ πλοίου εἰς τὰ ὅποια φορτῶνεται τὸ ἐμπόρευμα, εἰς τρόπον ὥστε νὰ εἶναι ταῦτα κατάλληλα πρὸς ὑποδοχὴν, μεταφορὰν καὶ προφύλαξιν τοῦ ἐμπορεύματος.

γ) πυρκαϊά, ἐφόσον ὁ μεταφορεὺς ἀποδεικνύει ὅτι δὲν προεκλήθη αὕτη ἐξ ἰδίας αὐτοῦ ἐνεργείας ἢ πταισματος ἢ ἐξ ἐνεργείας ἢ πταισματος τοῦ πλοιάρχου, τοῦ πληρώματος, τοῦ πλοηγοῦ ἢ τῶν ὑπὸ τοῦ μεταφορέως εἰς ὑπηρεσίαν ἐντεταλμένων προσώπων.

δ) κίνδυνοι ἢ ἀτυχήματα θαλάσσης ἢ ἄλλων πλωτῶν ὁδῶν.

ε) διάσωσις ἢ προσπάθεια διασώσεως ὑπάρξεων ἢ ἀγαθῶν ἐν θαλάσῃ.

ζ) φόρτωσις τοῦ ἐμπορεύματος ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τοῦ πλοίου, προϋποτιθεμένου ὅτι ἡ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φόρτωσις ἐγένετο συναινέσει τοῦ ἀποστολέως, δοθείσῃ διὰ δηλώσεών του ἐν τῇ φορτωτικῇ, καὶ ὅτι τὸ ἐμπόρευμα δὲν εἶναι φορτωμένον ἐντὸς φορτηγοῦ ὀχήματος.

Οἱ ἀνωτέρω ἀπαλλακτικοὶ λόγοι οὐδόλως συνεπάγονται κατάργησιν ἢ μείωσιν τῶν γενικῶν ὑποχρεώσεων τοῦ μεταφορέως, συγκεκριμένως δὲ τῆς ὑποχρεώσεώς του ὅπως καταβάλῃ εὐλογον ἐπιμέλειαν ἵνα καταστήσῃ τὸ πλοῖον κατάλληλον πρὸς πλοῦν ἢ ὅπως ἐξασφαλίσῃ εἰς τοῦτο τὸν προσήκοντα ἐξοπλισμὸν, ἐπάνδρωσιν καὶ ἀνεφοδιασμὸν ἢ ὅπως διασκευάσῃ καταλλήλως καὶ ἀποκαταστήσῃ εἰς καλὴν κατάστασιν ὅλα τὰ τμήματα τοῦ πλοίου, εἰς τὰ ὅποια φορτῶνεται τὸ ἐμπόρευμα, εἰς τρόπον ὥστε νὰ εἶναι ταῦτα κατάλληλα πρὸς ὑποδοχὴν, μεταφορὰν καὶ προφύλαξιν τοῦ ἐμπορεύματος.

Ὁ μεταφορεὺς, ἔστω καὶ ἐπικαλούμενος τοὺς ἀνωτέρω ἀπαλλακτικούς λόγους, παραμένει οὐχ' ἥττον ὑπεύθυνος ἂν ὁ δικαιοῦχος ἀποδείνῃ ὅτι ἡ ὑπέρβασις τῆς προθεσμίας παραδόσεως, ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη ὀφείλονται εἰς πταῖσμα τοῦ μεταφορέως, τοῦ πλοιάρχου, τοῦ πληρώματος, τοῦ πλοηγοῦ ἢ τῶν ὑπὸ τοῦ μεταφορέως ἐντεταλμένων εἰς ὑπηρεσίαν προσώπων, διάφορον τοῦ ὑπὸ στοιχ. α) ἀνωτέρω προβλεπομένου πταισματος.

§ 2. Ὅταν μία καὶ ἡ αὕτη θαλασσία διαδρομὴ ἐξυπηρετεῖται ὑπὸ πολλῶν μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων, ἐγγεγραμμένων εἰς τὸν ἐν τῷ πρώτῳ ἀρθρῷ ἀναφερόμενον πίνακα, τὸ ἐφαρμοστέον ἐπὶ τῆς διαδρομῆς ταύτης σύστημα εὐθύνης πρέπει νὰ εἶναι κοινὸν δι' ὅλας τὰς μεταφορικὰς ταύτας ἐπιχειρήσεις.

Ἐφόσον ἡ ἐν τῷ πίνακι ἐγγραφὴ τῶν ἐπιχειρήσεων τούτων ἐγένετο κατ' αἰτήσιν πολλῶν Κρατῶν πρέπει ἐπιπροσθέτως νὰ ἔχῃ προηγηθῇ συμφωνία μεταξὺ τῶν Κρατῶν τούτων διὰ τὴν ἀποδοχὴν τοῦ ἐν λόγῳ συστήματος εὐθύνης.

§ 3. Τὰ λαμβανόμενα συμφώνως πρὸς τὸ παρὸν ἀρθρον μέτρα ἀνακοινῶνται πρὸς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον. Ὁ ἀποστολέας δὲ τὰ μέτρα ταῦτα οὐχὶ πρὸ τῆς παρελεύσεως προθεσμίας τριᾶκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τοῦ ἐγγράφου διὰ τοῦ ὁποίου τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἐγνωστοποίησε τὰ μέτρα ταῦτα πρὸς τὰ λοιπὰ Κράτη.

Αἱ καθ' ὁδὸν μεταφοραὶ δὲν θὰ θίγωνται ὑπὸ τῶν ἐν λόγῳ μέτρων.

ΜΕΡΟΣ VI

Τελικαὶ διατάξεις.

Ἄρθρον 63.

Ὑπογραφή.

Ἡ παρούσα Σύμβασις ἀποτελοῦσα μετὰ τῶν Παραρτημάτων αὐτῆς ἐνιαῖον σύνολον παραμένει ἀνοικτὴ μέχρι τῆς 1 Μαρτίου 1953 πρὸς ὑπογραφήν ἀπὸ μέρους τῶν Κρατῶν,

τὰ ὁποῖα προσεκλήθησαν ἵνα ἀντιπροσωπευθῶσιν εἰς τὴν τακτικὴν ἀναθεωρητικὴν διάσκεψιν.

Ἄρθρον 64.

Ἐπικυρώσεις. Ἐναρξίς ἰσχύος.

Ἡ παρούσα Σύμβασις θὰ ὑποβληθῇ εἰς ἐπικύρωσιν, τὰ δὲ ὄργανα ἐπικυρώσεως θὰ κατατεθῶσιν τὸ ταχύτερον δυνατὸν παρὰ τῇ Ἑλβετικῇ Κυβερνήσει.

Ὅταν ἡ Σύμβασις θὰ ἔχῃ ἐπικυρωθῇ ὑπὸ δεκαπέντε Κρατῶν, ἡ Ἑλβετικὴ Κυβέρνησις θὰ ἐπικοινωνήσῃ μετὰ τῶν ἐνδιαφερομένων Κυβερνήσεων πρὸς τὸν σκοπὸν ἐξετάσεως ἀπὸ κοινοῦ τῆς δυνατότητος ὅπως ἡ Σύμβασις τεθῇ ἐν ἰσχύϊ.

Ἄρθρον 65.

Προσχώρησις εἰς τὴν Σύμβασιν.

§ 1. Κράτος ἐκ τῶν μὴ ὑπογραψάντων, ἐπιθυμοῦν νὰ προσχωρήσῃ εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν, ἀπευθύνει τὴν πρὸς τοῦτο αἴτησιν τοῦ εἰς τὴν Ἑλβετικὴν Κυβέρνησιν, ἡ ὁποία κοινοποιεῖ ταύτην πρὸς ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη μετὰ σημειώματος τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου ἐπὶ τῆς θέσεως τῶν σιδηροδρόμων τοῦ αἰτοῦντος Κράτους ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τῶν διεθνῶν μεταφορῶν.

§ 2. Ἐξαίρεσις τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν, ἐντὸς ἑξ μηνῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐν λόγῳ γνωστοποιήσεως ἀνακοινῶνται πρὸς τὴν Ἑλβετικὴν Κυβέρνησιν ἡ ἀντίθεσις δύο τοῦλάχιστον Κρατῶν, ἡ αἴτησις γίνεται αὐτοδικαίως δεκτὴ, εἰδοποιοῦνται δὲ περὶ τούτου ὑπὸ τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως τὸ αἰτήσαν καὶ ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη. Ἐν ἐναντία περιπτώσει ἡ Ἑλβετικὴ Κυβέρνησις γνωστοποιεῖ πρὸς ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη ὡς καὶ πρὸς τὸ αἰτήσαν τὴν προσχώρησιν Κράτος ὅτι ἡ ἐξέτασις τῆς αἰτήσεως ἀναβάλλεται.

§ 3. Ἡ ἀποδοχὴ ἐπάγεται τὰς νομίμους συνεπείας μετὰ ποράλευσιν μηνὸς ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἀπὸ μέρους τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως γενομένης ἀνακοινώσεως ἢ, ἂν κατὰ τὴν λήξιν τῆς προθεσμίας ταύτης ἡ Σύμβασις δὲν ἔχῃ ἀκόμη τεθῇ ἐν ἰσχύϊ, ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἐναρξέως τῆς ἰσχύος τῆς Συμβάσεως.

Ἄρθρον 66.

Διάρκεια τῶν ἐκ τῆς συμβάσεως ὑποχρεώσεων τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν.

§ 1. Ἡ διάρκεια τῆς παρούσης Συμβάσεως εἶναι ἀπερίοτος. Δύναται ὅμως ἕκαστον συμβεβλημένον Κράτος νὰ ἀποχωρήσῃ ὑπὸ τοὺς κάτωθι ὅρους :

Ἡ Σύμβασις ἰσχύει δι' ἕκαστον συμβεβλημένον Κράτος μέχρι τῆς 31 Δεκεμβρίου τοῦ πέμπτου μετὰ τὴν ἐναοξίν τῆς ἰσχύος αὐτῆς ἔτους. Πᾶν Κράτος, τὸ ὁποῖον θὰ ἐπεθύμει νὰ ἀποχωρήσῃ κατὰ τὴν λήξιν τῆς περιόδου ταύτης, ὀφείλει νὰ γνωστοποιήσῃ τὴν πρόθεσιν τοῦ ταύτην, πρὸ ἐνός τοῦλάχιστον ἔτους εἰς τὴν Ἑλβετικὴν Κυβέρνησιν, ἡ ὁποία θὰ πληροφορήσῃ σχετικῶς ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη.

Ἐφόσον δὲν ἐγένετο τοιαύτη γνωστοποίησις ἐντὸς τῆς ὀριζομένης προθεσμίας, ἡ ἐκ τῆς συμβάσεως ὑποχρέωσις θὰ παραταθῇ αὐτοδικαίως διὰ περίοδον τριῶν ἐτῶν καὶ οὕτω καθ' ἑξῆς, ἀπὸ τριετίας εἰς τριετίαν, ἐφόσον δὲν ἐγένετο καταγγελία ἐν ἑτὸς τοῦλάχιστον πρὸ τῆς 31 Δεκεμβρίου τοῦ τελευταίου ἔτους μιᾶς τῶν τριετῶν περιόδων.

§ 2. Κράτη, τῶν ὁποίων ἐγένετο δεκτὴ ἡ συμμετοχὴ εἰς τὴν Σύμβασιν ἐντὸς τῆς πενταετοῦς ἢ μιᾶς τῶν τριετῶν περιόδων, ὑποχρεοῦνται εἰς συμμετοχὴν μέχρι τέλους τῆς περιόδου ταύτης, ἀκολουθῶν μετὰ μέχρι τέλους ἐκάστης τῶν ἐπυμένων περιόδων ἐφόσον δὲν θὰ ἔχωσι καταγγεῖλαι τὴν ὑποχρέωσιν των ἐν ἑτὸς τοῦλάχιστον πρὸ τῆς λήξεως μιᾶς ἐξ αὐτῶν.

Ἄρθρον 67.

Ἀναθεώρησις τῆς Συμβάσεως.

§ 1. Οἱ ἀντιπρόσωποι τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν συνέρχονται διὰ τὴν ἀναθεώρησιν τῆς Συμβάσεως ἐπὶ προσ-

κλήσει τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως μετὰ πενταετίαν τὸ βραδύτερον ἀπὸ τῆς ἐναρξέως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Διάσκεψις πρὸ τῆς περιόδου ταύτης συγκαλεῖται ἐφόσον ὑποβάλλεται πρὸς τοῦτο αἴτησις ὑπὸ τοῦ ἐνός τρίτου τοῦλάχιστον τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν.

Ἀπὸ συμφώνου μετὰ τῆς πλειοψηφίας τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν, ἡ Ἑλβετικὴ Κυβέρνησις ἀπευθύνει πρόσκλησιν καὶ εἰς μὴ συμβεβλημένα Κράτη.

Ἀπὸ συμφώνου μετὰ τῆς πλειοψηφίας τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον προσκαλεῖ ὅπως παραστοῦν εἰς τὴν διάσκεψιν καὶ ἀντιπροσώπους.

α) τῶν ἀρμοδίων εἰς τὰς μεταφορὰς διεθνῶν Κυβερνητικῶν ὁργανισμῶν

β) τῶν ἀσχολουμένων μετὰ τὰς μεταφορὰς διεθνῶν μὴ Κυβερνητικῶν ὁργανισμῶν.

Ἡ εἰς τὰς συζητήσεις συμμετοχὴ ἀντιπροσωπειῶν τῶν μὴ συμβεβλημένων Κρατῶν καὶ τῶν ἐν τῷ τετάρτῳ ἐδαφίῳ μνημονευομένων διεθνῶν ὁργανισμῶν θὰ ρυθμίζεται δι' ἐκάστην διάσκεψιν διὰ τοῦ Κανονισμοῦ τῶν συζητήσεων.

Ἀπὸ συμφώνου μετὰ τῆς πλειοψηφίας τῶν Κυβερνήσεων τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον δύναται, πρὸ τῶν τακτικῶν ἢ ἐκτάκτων ἀναθεωρητικῶν διασκέψεων, νὰ συγκαλέσῃ ἐπιτροπὰς πρὸς προκαταρκτικὴν ἐξέτασιν τῶν προτάσεων ἀναθεωρήσεως. Αἱ διατάξεις τοῦ Παραρτήματος VI ἐφαρμόζονται κατ' ἀνάλογίαν ἐπὶ τῶν Ἐπιτροπῶν τούτων.

§ 2. Ἡ ἐναρξίς ἰσχύος τῆς νέας Συμβάσεως, εἰς τὴν ὁποίαν κατέληψεν ἡ ἀναθεωρητικὴ διάσκεψις συνεπάγεται κατάργησιν τῆς προγενεστέρας Συμβάσεως καὶ ὡς πρὸς τὰ Κράτη, ἐκεῖνα, τὰ ὁποῖα δὲν ἔχουν ἐπικυρώσει τὴν νέαν Σύμβασιν.

§ 3. Κατὰ τὸ ἐνδιάμεσον μεταξύ τῶν ἀναθεωρητικῶν διασκέψεων διάστημα, τὰ ἄρθρα 3, 4, 6, 13, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 47, 48, 49, 52 καὶ τὰ Παραρτήματα II, III, IVα, IVβ, IX καὶ X δύναται νὰ ὑποστοῦν ἀναπροσαρμογὰς παρ' Ἐπιτροπῆς ἀναθεωρήσεως. Ἡ ὁργάνωσις καὶ ἡ λειτουργία τῆς Ἐπιτροπῆς ταύτης ἀποτελοῦν ἀντικείμενον τοῦ Παραρτήματος VI τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Αἱ ἀποφάσεις τῆς Ἐπιτροπῆς ἀναθεωρήσεως γνωστοποιοῦνται ἀμέσως εἰς τὰς Κυβερνήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν μέσῳ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου. Θεωρεῖται ὅτι ἐγένοντο αὗται δεκταί, ἐκτὸς ἂν διευτυπώθησαν ἐντὸς τριῶν μηνῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς γνωστοποιήσεως, ἀντιρρήσεις κατ' αὐτῶν ἐκ μέρους πέντε τοῦλάχιστον Κυβερνήσεων. Ἰσχύουν δὲ αὗται ἀπὸ τῆς πρώτης τοῦ ἔκτου μηνὸς μετὰ τὸν μῆνα ἐντὸς τοῦ ὁποίου τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἐγνωστοποίησε ταύτας εἰς τὰς Κυβερνήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν. Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον προσδιορίζει τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην κατὰ τὴν γνωστοποίησιν τῶν ἀποφάσεων.

§ 4. Διὰ τὴν ἀναπροσαρμογὴν πρὸς τὰς τρεχούσας ἀνάγκας.

α) τῶν διατάξεων σχετικῶς μετὰ ὕλας καὶ ἀντικείμενα ἀποκλειόμενα τῆς μεταφορᾶς ἢ μεταφερόμενα ὑπὸ ὠρισμένων ὁρῶν (παράρτημα 1).

β) τοῦ Διεθνoῦς Κανονισμοῦ τοῦ ἀφορῶντος εἰς τὴν μεταφορὰν ἰδιωτικῶν φορτηγῶν (παράρτημα VII) καὶ

γ) τοῦ Διεθνoῦς Κανονισμοῦ τοῦ ἀφορῶντος εἰς τὴν μεταφορὰν ἐμπορευματοκιβωτίων (παράρτημα VIII).

Συνιστῶνται Ἐπιτροπαὶ ἐμπειρογνομόνων, τῶν ὁποίων ἡ ὁργάνωσις καὶ ἡ λειτουργία εἶναι ἀντικείμενον Καταστατικοῦ, ἀποτελοῦντος τὸ Παράρτημα VI τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Αἱ ἀποφάσεις τῶν Ἐπιτροπῶν ἐμπειρογνομόνων κοινοποιοῦνται ἀμέσως πρὸς τὰς Κυβερνήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν μέσῳ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου. Θεωρεῖται ὅτι ἐγένοντο αὗται δεκταί, ἐκτὸς ἂν διευτυπώθησαν ἐντὸς προθεσμίας τριῶν μηνῶν, ὑπολογιζομένης ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας γνωστοποιήσεως, ἀντιρρήσεις κατ' αὐτῶν ἐκ μέρους

τῶν Κυβερνήσεων πέντε τοῦλάχιστον συμβεβλημένων Κρατῶν. Ἰσχύουν δὲ αὗται ἀπὸ τῆς πρώτης τοῦ τρίτου μηνὸς μετὰ τὸν μῆνα, ἐντὸς τοῦ ὁποίου τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἐγνωστοποίησε τὴν ἀποδοχὴν τῶν πρὸς τὰς Κυβερνήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν. Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον προσδιορίζει τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην κατὰ τὴν κοινοποίησιν τῶν ἀποφάσεων.

Ἄρθρον 68.

Κείμενα τῆς Συμβάσεως—Ἐπίσημοι μεταφράσεις.

Ἡ παρούσα Σύμβασις συνωμολογήθη καὶ ὑπεγράφη ἐν γαλλικῇ γλώσσῃ κατὰ τὴν κρατήσασαν διπλωματικὴν συνήθειαν.

Εἰς τὸ γαλλικὸν κείμενον ἐπισυνάπτονται κείμενον εἰς γερμανικὴν γλώσσαν, κείμενον εἰς ἀγγλικὴν καὶ κείμενον εἰς ἰταλικὴν γλώσσαν ἔχοντα ἰσχύον ἐπισήμων μεταφράσεων.

Ἐν περιπτώσει ἀσυμφωνίας τῶν κειμένων, ἰσχύει τὸ γαλλικὸν κείμενον.

Εἰς πίστῳ τῶν ὁποίων, οἱ κάτωθι πληρεξούσιοι βάσει ἐξουσιοδοτήσεως κατὰ τὸν δέοντα τύπον ὑπέγραψαν τὴν παρούσαν Σύμβασιν.

Ἐγένετο ἐν Βέρνη τὴν εἰκοστὴν πέμπτῃν Ὀκτωβρίου τοῦ χιλιοστοῦ ἐνεακοσιοστοῦ πεντηχοστοῦ δευτέρου ἔτους εἰς ἓν μόνον ἀντίτυπον, τὸ ὁποῖον θὰ παραμείνῃ κατατεθειμένον ἐν ταῖς Ἀρχαῖς τῆς Ἑλβετικῆς Ὁμοσπονδίας, αὐθεντικὸν ἀντίγραφον τοῦ ὁποίου θὰ δοθῇ εἰς ἕκαστον τῶν συμβαλλομένων Μερῶν.

Διὰ τὴν Αὐστρίαν :

Dr. SMETANA

Διὰ τὸ Βέλγιον :

VTE DE LANTSHEERE

Διὰ τὴν Βουλγαρίαν :

B. TZUETKOU

Διὰ τὴν Δανίαν :

TH. JENSEN

Διὰ τὴν Ἰσπανίαν :

JOSE RUIZ de ARANA k BAUER DUQUE de SAN LUCAR la MAYOR JOSE de AQUINAGA

Διὰ τὴν Φινλανδίαν :

VAINO HAKKINEN

Διὰ τὴν Γαλλίαν :

J. CHAUVEL

Διὰ τὴν Ἑλλάδα :

PHILON PHILON

Διὰ τὴν Οὐγγαρίαν :

VERMESTY SANDOR

Διὰ τὴν Ἰταλίαν :

ODOARDO BALDONI

Διὰ τὸ Λιχτενστάιν :

W. STUCKI

Διὰ τὸ Λουξεμβούργον :

A. CLEMANG

Διὰ τὴν Νορβηγίαν :

PETER ANCER

Διὰ τὴν Ὁλλανδίαν :

A. BENTINCK

Διὰ τὴν Πολωνίαν :

JOSEF ETTINGER

Διὰ τὴν Πορτογαλίαν :

ANTONIO PINTO de MESQUITA

Διὰ τὴν Ρουμανίαν :

M. GERVESCO

Διὰ τὴν Σουηδίαν :

T. HAMMARSTROM

Διὰ τὴν Ἑλβετίαν :

W. STUCKI

Διὰ τὴν Τσεχοσλοβακίαν :

SIMOUIC

Διὰ τὴν Τουρκίαν :

H. GERMETANLIGIL

Διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίαν :

Z. DZERMANOVIC

Διὰ τὸ Ἑνωμένον Βασίλειον Μεγάλης Βρετανίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας :

DENIS O'NEILL

Διὰ τὸ Ἰράκ :

διὰ τὸ Ἰράν :

Διὰ τὸν Λίβανον :

A. NASSIF

Διὰ τὴν Συρίαν :

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

(Ἄρθρα 3 καὶ 4)

Διατάξεις σχετικῶς μετὰ ὕλης καὶ ἀντικείμενα ἀποκλειόμενα τῆς μεταφορᾶς ἢ μεταφερόμενα ὑπὸ ὠρισμένου ὅρους.

(Κείμενον ὑπαγόμενον εἰς εἰδικὴν ἀναθεωρητικὴν διαδικασίαν).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

(Ἄρθρον 12)

ΕΛΛΕΨΙΣ Ἡ ΕΛΑΤΤΩΜΑΤΙΚΟΤΗΣ ΤΗΣ ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑΣ

—O—

ΓΕΝΙΚΗ ΔΗΛΩΣΙΣ

Ὁ σταθμὸς τοῦ σιδηροδρόμου.....
..... δέχεται πρὸς μεταφορὰν ἐπὶ τῇ
αἰτήσῃ μου ἀπὸ σήμερον, τὰ κάτωθι περιγραφόμενα ἐμπορεύματα, τὰ ὁποῖα θὰ παραδόσῃ αὐτῷ ἵνα ἀποσταλῶσι :
διὰ μεγάλης ταχύτητος (*)
διὰ μικρᾶς ταχύτητος (*)
ὥς μικροδέματα (*)

.....
.....
.....

Ἀναγνωρίζω ὅτι τὰ ἐμπορεύματα, ταῦτα, ἐφόσον τὸ ἔγγραφον μεταφορᾶς κάμνῃ μνείαν τῆς παρούσης γενικῆς δηλώσεως, παραδίδονται πρὸς μεταφορὰν

ἀνευ συσκευασίας (*)

ὑπὸ ἐλαττωματικὴν συσκευασίαν περιγραφομένην κατωτέρω (*)

.....
.....
.....

Ἐν.....τῇ.....19...

(Ὑπογραφή)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IVα

("Άρθρον 21)

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΥΜΒΑΣΙΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΤ' ΕΝΤΟΛΗΝ ΤΟΥ ΑΠΟΣΤΟΛΕΩΣ

Ο σταθμός (*)..... τοῦ σιδηροδρόμου.....
..... παρακαλεῖται ὅπως ἐπιφέρει εἰς τὴν
σύμβασιν μεταφορᾶς τῆς κάτωθι ἐμφαινομένης ἀποστολῆς.

Σήματα καὶ ἀριθμοὶ	Ποσὸν συσκευασίας τοῦ ἐμπορεύματος	Εἶδος	Καθορισμὸς	Βάρος εἰς χιλ.
I	I	I	I	

μεγάλῃς

παραδοθείσης πρὸς ἀποστολὴν διὰ φορτωτικῆς

μικρᾶς

ταχύτητος τῆς.....19... εἰς παραλαβὴν τοῦ

κ..... εἰς

τὰς κάτωθι τροποποιήσεις (*).

1ον νὰ ἐπιστρέψῃ ταύτην εἰς τὸν ἀποστολέα ἐν τῷ

σταθμῷ ἀποστολῆς.

2ον νὰ ἀναστείλῃ τὴν μεταφορὰν καθ' ὁδὸν ἐν ἀναμονῇ

μεταγενεστέρων ὁδηγιῶν.

3ον νὰ ἀναβάλῃ τὴν παράδοσιν ἐν ἀναμονῇ νεωτέρων

ὁδηγιῶν.

4ον νὰ παραδώσῃ ταύτην εἰς τὸν κ..... εἰς.....

μεγάλῃς

5ον νὰ ἀποστείλῃ ταύτην διὰ ταχύτητος εἰς

μικρᾶς

τὸν κ..... εἰς..... σταθμὸν τοῦ σιδ]μου

μεγάλῃς

6ον νὰ ἐπιστρέψῃ ταύτην διὰ ταχύτητος

μικρᾶς

εἰς τὸν σταθμὸν ἀποστολῆς διὰ τὸν κ.....

7ον νὰ παραδώσῃ ταύτην ἔναντι εἰσπράξεως ἀποτίσεως

ἀριθμητικῶς ὁλογράφως

8ον νὰ παραδώσῃ ταύτην ἔναντι εἰσπράξεως οὐχὶ τῆς

ἐν τῇ φορτωτικῇ ἀναγεγραμμένης ἀποτίσεως, ἀλλ' ἐτέρας

ἀριθμητικῶς ὁλογράφως

9ον νὰ παραδώσῃ ταύτην ἄνευ εἰσπράξεως τοῦ ποσοῦ τῆς

ἀποτίσεως.

10ον νὰ παραδώσῃ ταύτην ἐλευθέραν.....

Ἐν.....τῇ.....19..

('Υπογραφή)

(*) Νὰ ἀναγραφῇ ἐνταῦθα ὁ σταθμὸς ἀποστολῆς.

(*) Νὰ διαγραφοῦν αἱ μὴ προσαρμοζόμεναι ἐνδείξεις.

Πρὸς τὸν σταθμὸν..... τοῦ
σιδηροδρόμου.....

Διαβιβάζονται αἱ ἀνωτέρω ἐντολαὶ πρὸς ἐκτέλεσιν
κατὰ τοὺς ἐν ἀρθρῷ 23, § 1 τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως μετα-
φορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ σιδ]μων (C.I.M.) προβλεπομέ-
νους ὁρους.

Αἱ ἀνω ἐντολαὶ ἀντεγράφησαν ἐπὶ τοῦ ἀντιγράφου τῆς
φορτωτικῆς, τὸ ὅποιον προσήχθη ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως.

Ὁ εἰς τὸν ἀποστολέα ἐκδοθεὶς τίτλος διὰ τὴν ἀπότισιν

διωρθώθη

ἀπεσύρθη

Ἡ παροῦσα δήλωσις ἀναφέρεται εἰς τὸ τηλεγράφημά
μας ἀριθ..... εἰς τηλεφωνικὴν ἀνακοίνωσιν

μας τῆς
Ἐν.....τῇ.....19..

Ὁ Σταθμάρχης

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IVβ

("Άρθρον 22)

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΥΜΒΑΣΙΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΤ' ΕΝΤΟΛΗΝ ΤΟΥ ΠΑΡΑΛΗΠΤΟΥ

Ο σταθμὸς (*)..... τοῦ
σιδ]μου..... παρακαλεῖται ὅπως ἐπι-
φέρει εἰς τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς τῆς κάτωθι ἐμφαινομένης
ἀποστολῆς.

Σήματα καὶ ἀριθμοὶ	Ποσὸν συσκευασίας τοῦ ἐμπ]τος	Εἶδος	Καθορισμὸς	Βάρος εἰς χλγρ.
I	I	I	I	

μεγάλῃς

παραδοθείσης πρὸς ἀποστολὴν διὰ φορτωτικῆς

μικρᾶς

ταχύτητος τῆς.....19... εἰς παραλαβὴν τοῦ

κ..... τὰς κάτωθι τροποποιήσεις (*).

1ον νὰ ἀναστείλῃ τὴν μεταφορὰν καθ' ὁδὸν ἐν ἀναμονῇ

μεταγενεστέρων ὁδηγιῶν.

2ον νὰ ἀναβάλῃ τὴν παράδοσιν ἐν ἀναμονῇ νεωτέρων

ὁδηγιῶν.

3ον νὰ παραδώσῃ ταύτην εἰς τὸν κ..... εἰς.....

4ον νὰ ἐκτελέσῃ τὰς τελωνειακὰς καὶ λοιπὰς διοικητικὰς

σὺμπραξιν μου

διατυπώσεις μετὰ τὴν σὺμπραξιν τοῦ ἐντολοδόχου μου κ.....

5ον νὰ ἀποστείλῃ ταύτην διὰ ταχύτητος

εἰς τὸν κ..... εἰς..... σταθμὸν τοῦ σιδ]μου

Ἐν.....τῇ.....19..

Πρὸς τὸν σταθμὸν..... τοῦ σιδ]μου.....

Διαβιβάζονται αἱ ἀνωτέρω ἐντολαὶ πρὸς ἐκτέλεσιν

κατὰ τοὺς ἐν ἀρθρῷ 23, § 1 τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως μετα-
φορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ σιδ]μων (C.I.M.) προβλεπομένους

ὁρους.

Ἡ παροῦσα δήλωσις ἀναφέρεται εἰς τὸ τηλ]μά μας

ἀριθ..... εἰς τὴν τηλεφωνικὴν ἀνακοίνωσιν μας

τῆς..... Ἐν.....τῇ.....19..

Ὁ Σταθμάρχης

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

("Άρθρον 57)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΔΙΑ ΣΙΔ]ΜΩΝ

(Κείμενον καθοριστέον ὑπὸ ἐκτάκτου Διασκέψεως συγ-
κληθησομένης δυνάμει τοῦ ἐν τῷ Συμπληρωματικῷ Πρω-
τοκόλλῳ περιλαμβανομένου ὁρου).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

("Αρθρον 67, §§ 3 και 4)

ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΠΙΤΡΟΠΩΝ
ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

"Αρθρον πρώτον

Αἱ Κυβερνήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἀνακοινοῦν τὰς προτάσεις τῶν ἐπὶ θεμάτων τῆς ἀρμοδιότητος τῶν Ἐπιτροπῶν εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν Διεθνῶν (σιδ)κῶν μεταφορῶν, τὸ ὁποῖον φέρει ταύτας ἀμέσως εἰς γνῶσιν τῶν ἄλλων συμβεβλημένων Κρατῶν.

"Αρθρον 2.

Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον συγκαλεῖ εἰς σύνοδον τὰς Ἐπιτροπὰς ὡσάκις ὑπάρχει ἀνάγκη ἢ ἐπὶ τῇ αἰτήσῃ πέντε τοῦλάχιστον συμβεβλημένων Κρατῶν.

Περὶ τῶν συνόδων τῶν Ἐπιτροπῶν εἰδοποιοῦνται ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη πρὸ δύο μηνῶν. Ἡ εἰδοποίησις πρέπει νὰ μνημονεύῃ ἀκριβῶς τὰ θέματα, τῶν ὁποίων ζητεῖται ἡ ἐγγραφὴ ἐν τῇ ἡμερησίᾳ διατάξει.

"Αρθρον 3.

Ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη δύνανται νὰ συμμετέχουν εἰς τὰς ἐργασίας τῶν ἐπιτροπῶν.

Εἶναι δυνατὴ ἡ ἀντιπροσώπευσις Κράτους δι' ἑτέρου Κράτους. Ἐν ὅμως Κράτος δὲν δύναται νὰ ἀντιπροσωπεύσῃ περισσότερα τῶν δύο Κρατῶν.

Ἐκαστον Κράτος βαρύνεται μὲ τὰς δαπάνας τῶν ἀντιπροσώπων του.

"Αρθρον 4.

Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον εἰσηγεῖται τὰ ἐξεταστέα θέματα καὶ ἀναλαμβάνει τὴν ὑπηρεσίαν γραμματείας τῶν Ἐπιτροπῶν.

Ὁ Διευθυντὴς καὶ ὁ Ὑποδιευθυντὴς τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου συμμετέχουν εἰς τὰς συνεδριάσεις τῶν Ἐπιτροπῶν μετὰ συμβουλευτικῆς ψήφου.

"Αρθρον 5.

Ἀπὸ συμφώνου μετὰ τῆς πλειοψηφίας τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον προσκαλεῖ ὅπως παρastoῦν εἰς τὰς συνεδριάσεις τῶν Ἐπιτροπῶν μετὰ συμβουλευτικῆς ψήφου καὶ ἀντιπροσώπους.

α) μὴ συμβεβλημένων Κρατῶν

β) διεθνῶν κυβερνητικῶν Ὁργανισμῶν, ἀρμοδίων εἰς θέματα μεταφορῶν, ὑπὸ τὸν ὅρον ἀμοιβαιότητος.

γ) διεθνῶν μὴ κυβερνητικῶν Ὁργανισμῶν, ἀσχολουμένων μὲ τὰς μεταφοράς, ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀμοιβαιότητος.

"Αρθρον 6.

Αἱ Ἐπιτροπαὶ συγκροτοῦνται νομίμως ὅταν τὸ τρίτον τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἀντιπροσωπεύεται ἐν αὐταῖς.

"Αρθρον 7.

Αἱ Ἐπιτροπαὶ ὀρίζουν δι' ἑκάστην σύνοδον ἓνα Πρόεδρον καὶ ἓνα ἢ δύο Ἀντιπροέδρους.

"Αρθρον 8.

Αἱ συζητήσεις γίνονται εἰς γαλλικὴν καὶ εἰς γερμανικὴν γλῶσσαν. Αἱ ἐκθέσεις τῶν μελῶν τῆς Ἐπιτροπῆς μεταφράζονται ἀμέσως διὰ ζώσης φωνῆς καὶ κατὰ τὸ οὐσιαστικὸν αὐτῶν περιεχόμενον. Τὸ κείμενον τῶν προτάσεων καὶ τῶν ἀνακοινώσεων τοῦ Προέδρου μεταφράζεται διεξοδικῶς.

"Αρθρον 9.

Ἡ ψηφοφορία γίνεται κατ' ἀντιπροσωπείαν καὶ, ἐφ' ὅσον ὑποβάλλεται πρὸς τοῦτο αἴτησις, δι' ὀνομαστικῆς κλήσεως. Ἐκάστη ἀντιπροσωπεία συμβεβλημένου Κράτους ἀντιπροσωπευομένου ἐν τῇ συνεδριάσει δικαιούται μιᾶς μόνον ψήφου.

Ἡ πρότασις γίνεται δεκτὴ ἐφόσον

α) ἔλαβε μέρος εἰς τὴν ψηφοφορίαν τὸ ἡμισυ τοῦλάχιστον τῶν ἐν τῇ Ἐπιτροπῇ ἐκπροσωπούμενων ἀντιπροσωπειῶν.

β) συνεκέντρωσε τὴν πλειοψηφίαν τῶν ψήφων.

"Αρθρον 10.

Τὰ πρακτικὰ τῶν συνεδριάσεων θὰ περιλαμβάνουν περίληψιν τῶν συζητήσεων εἰς ἀμφοτέρας τὰς γλώσσας.

Αἱ προτάσεις καὶ αἱ ἀποφάσεις πρέπει νὰ καταχωρίζονται εἰς τὰ πρακτικὰ κατὰ γράμμα εἰς ἀμφοτέρας τὰς γλώσσας.

Ἐν ἀσυμφωνίᾳ μετὰ τοῦ γαλλικοῦ καὶ γερμανικοῦ κειμένου τοῦ πρωτοκόλλου ὡς πρὸς τὰς ἀποφάσεις ἰσχύει τὸ γαλλικὸν κείμενον.

Τὰ πρακτικὰ διανέμονται εἰς τὰ μέλη τὸ ταχύτερον δυνατόν, ἐφόσον δὲ ἡ ἔγκρισις τούτων δὲν εἶναι δυνατὴ ἐντὸς τῆς συνόδου, τὰ μέλη θὰ ἀποστέλλουν τὰς τυχόν διορθώσεις εἰς τὴν Γραμματείαν ἐντὸς εὐλόγου προθεσμίας.

"Αρθρον 11.

Πρὸς διευκόλυνσιν τῶν ἐργασιῶν, αἱ Ἐπιτροπαὶ δύνανται νὰ συστήσουν ὑποεπιτροπὰς. Δύνανται ἀκόμη αὐταὶ νὰ συστήσουν ὑποεπιτροπὰς ἐπιφορτιζομένας νὰ προετοιμάσουν διὰ μεταγενεστέραν σύνοδον ὠρισμένα θέματα.

Ἐκάστη ὑποεπιτροπὴ ὀρίζει ἓνα πρόεδρον, ἓνα ἀντιπρόεδρον καὶ, ἐφόσον ὑπάρχει ἀνάγκη, ἓνα εἰσηγητὴν. Κατὰ τὰ λοιπὰ ἐφορμίζονται εἰς τὰς ὑποεπιτροπὰς κατ' ἀναλογίαν αἱ διατάξεις τῶν ἀρθρῶν 1 ἕως 5 καὶ 8 ἕως 10.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

("Αρθρον 59, § 1)

ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ
ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ (R. I. P.)

(Κείμενον ὑπαγόμενον εἰς εἰδικὴν ἀναθεωρητικὴν διαδικασίαν).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

("Αρθρον 59, § 2)

ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ (RICO)

(Κείμενον ὑπαγόμενον εἰς εἰδικὴν ἀναθεωρητικὴν διαδικασίαν),

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IX

("Αρθρον 59, § 3)

ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΝ
ΜΙΚΡΟΔΕΜΑΤΩΝ (RIEX)

§ 1. Θεωροῦνται ὡς μικροδέματα μόνον τὰ ἐμπορεύματα ἐκεῖνα, τὰ ὁποῖα μεταφέρονται κατὰ τοὺς ὅρους διεθνoῦς τιμολογίου κατὰ τρόπον ἰδιαιτέρως ταχύν.

Δύνανται νὰ γίνουν δεκτὰ ὡς μικροδέματα μόνον ἐμπορεύματα τῶν ὁποίων εἶναι δυνατὴ ἡ φόρτωσις ἐντὸς τῶν σκευοφόρων τῶν ἐπιβατικῶν ἀμαξοστοιχιῶν.

Τὰ τιμολόγια ὅμως δύνανται νὰ προβλέψουν μεταβολὰς εἰς τὸν κανόνα τοῦτον.

§ 2. 'Αποκλείονται τῆς μεταφορᾶς τὰ ἐν ἄρθρῳ 3 τῆς παρούσης Συμβάσεως ὀριζόμενα ἐμπορεύματα. Αἱ ἐν τῷ παραρτήματι I τῆς Συμβάσεως κατονομαζόμεναι ὕλαι καὶ ἀντικείμενα ὡς καὶ τὰ προβλεπόμενα ἐν ταῖς συναπτομέναις κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 4, § 2 τῆς Συμβάσεως εἰδικαῖς συμφωνίαις, γίνονται δεκτὰ εἰς μεταφορὰν ὡς μικροδέματα μόνον ἂν ὁ τρόπος οὗτος μεταφορᾶς προβλεπται ρητῶς ἐν τῷ ρηθέντι παραρτήματι ἢ ἐν ταῖς ρηθείσαις συμφωνίαις. Τὰ τιμολόγια ὀρίζουν ἂν καὶ ἄλλα ἀκόμη ἐμπορεύματα εἶναι δυνατόν νὰ ἀποκλεισθῶν τῆς μεταφορᾶς ἢ νὰ γίνωνν δεκτὰ ὑπὸ ὥρισμένους ὅρους.

§ 3. Τὰ μικροδέματα δύνανται νὰ παραδοθῶν πρὸς μεταφορὰν μὲ ἔγγραφον διάφορον τῆς ἐν ἄρθρῳ 6, § 1 τῆς παρούσης Συμβάσεως προβλεπομένης φορτωτικῆς. Τὸ χρησιμοποίητόν ἐντυπον καὶ αἱ ἐνδείξεις, αἱ ὁποῖαι δύνανται ἢ πρέκει νὰ ἀναγράφωνται ἐν αὐτῷ, ὀρίζονται διὰ τοῦ τιμολογίου. Πρέπει δ' ἐν πάσῃ περιπτώσει τὸ ἔγγραφον τοῦτο νὰ περιλαμβάνῃ τὰς κάτωθι ἐνδείξεις :

α) τὴν ἐνδείξιν τῶν σταθμῶν ἀποστολῆς καὶ προορισμοῦ.
β) τὸ ὀνοματεπώνυμον καὶ τὴν διεύθυνσιν τοῦ ἀποστολέως καὶ τοῦ παραλήπτου.
γ) τὸ ποσὸν τῶν δεμάτων, τὴν περιγραφὴν τῆς συσκευασίας καὶ τὸν καθορισμὸν τοῦ εἴδους τοῦ ἐμπορεύματος.
δ) τὸν καθορισμὸν τῶν ἐπισυναπτομένων ἐγγράφων διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν τελωνειακῶν καὶ λοιπῶν διοικητικῶν διατυπώσεων.

§ 4. 'Ο ἀποστολεὺς εὐθύνεται διὰ τὴν ἀκρίβειαν τῶν ἐγγραφεῖσων ἐνδείξεων καὶ δηλώσεων ἐν τῷ ἐγγράφῳ τῆς μεταφορᾶς, εἴτε ὑπ' αὐτοῦ τοῦ ἰδίου, εἴτε ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου, κατὰ τὰς ὁδηγίας του. Ὑπέρχει δὲ ὕλας τὰς συνεπειάς, τὰς προκυπτούσας ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι αἱ ἐνδείξεις ἢ δηλώσεις αὗται εἶναι ἀντικανονικαί, ἀνακριβεῖς ἢ ἀτελεῖς.

§ 5. Τὰ μικροδέματα πρέπει νὰ μεταφέρονται διὰ ταχέων μέσων ἐντὸς τῶν ὀριζομένων ἐν ταῖς τιμολογίαις προθεσμίων. Πρέπει δ' ὅπωςδῆποτε αἱ προθεσμῖαι παραδόσεως νὰ εἶναι κατώτεροι τῶν προθεσμίων, αἱ ὁποῖαι ἐφαρμόζονται εἰς τὰς ἀποστολάς μεγάλης ταχύτητος.

§ 6. Τὰ τιμολόγια δύνανται ἀκόμη νὰ προβλέψουν μεταβολὰς εἰς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως ἐκτὸς τῶν ἀνωτέρω καθοριζομένων. Δὲν δύναται ὅμως νὰ γίνῃ μεταβολὴ εἰς τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33 καὶ 37 ἕως 46 περιλαμβανομένου, τῆς ρηθείσης Συμβάσεως.

Ἐφόσον αἱ ἀνωτέρω διατάξεις ὡς καὶ αἱ διατάξεις τῶν τιμολογίων δὲν ἀντίκεινται εἰς τοῦτο, ἐφαρμόζονται εἰς τὴν μεταφορὰν μικροδεμάτων αἱ διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ X

(*Ἀρθρον 6)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ

*Ἀρθρον πρῶτον

*Ἀριθμὸς διαιτητῶν.

Τὰ διαιτητικὰ δικαστήρια, τὰ ὁποῖα συγκροτοῦνται ὅπως δικάσουν διαφορὰς, ἐξαιρέσει ἐκείνων αἱ ὁποῖαι ἀναφέρονται μεταξὺ Κρατῶν, συντίθενται ἐξ ἑνὸς, ἐκ τριῶν ἢ ἐκ πέντε διαιτητῶν κατὰ τοὺς ὅρους τοῦ οἰκείου συνυποσχετικοῦ.

*Ἀρθρον 2.

*Ἐκλογὴ τῶν διαιτητῶν.

§ 1. 'Ο πίναξ τῶν διαιτητῶν καταρτίζεται ἐκ τῶν προτέρων. Ἐκαστον τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν δύναται νὰ ὀρίσῃ δύο τοπολὺ ὑπηκόους του κεκτημένους εἰδικὴν κατάρτισιν εἰς τὸ Διεθνὲς Δίκαιον τῶν μεταφορῶν, ἵνα

ἐγγραφῶσιν εἰς τὸν ὑπὸ τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως καταρτιζόμενον καὶ ἐκάστοτε συμπληρούμενον πίνακα διαιτητῶν.

§ 2. *Ἀν τὸ συνυποσχετικὸν προβλέπῃ ἕνα μόνον διαιτητὴν, οὗτος ἐκλέγεται διὰ κοινῆς συμφωνίας τῶν ἐν ἀντιδικίᾳ μερῶν.

*Ἀν τὸ συνυποσχετικὸν προβλέπῃ τρεῖς ἢ πέντε διαιτητάς, ἕκαστος τῶν ἀντιδίκων ἐκλέγει ἕνα ἢ δύο, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, διαιτητάς.

Οἱ ἐκλεγέντες, κατὰ τὸ προηγούμενον ἐδάφιον, διαιτηταὶ ὀρίζουν διὰ κοινῆς συμφωνίας τὸν τρίτον ἢ τὸν πέμπτον, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, διαιτητὴν, ὅστις καὶ προεδρεύει τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου.

*Ἀν οἱ ἀντίδικοι διαφωνοῦν ὡς πρὸς τὴν ἐκλογὴν τοῦ μοναδικοῦ διαιτητοῦ ἢ ἂν οἱ ἐκλεγέντες ὑπὸ τῶν ἀντιδίκων διαιτηταὶ διαφωνοῦν ὡς πρὸς τὸν ὀρισμὸν τοῦ τρίτου ἢ τοῦ πέμπτου, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, διαιτητοῦ, τὸ διαιτητικὸν δικαστήριον συμπληροῦται διὰ διαιτητοῦ ὀριζομένου, ἐπὶ τῇ αἰτήσῃ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, ὑπὸ τοῦ Προέδρου τοῦ Ἑλβετικοῦ Ὁμοσπονδιακοῦ Δικαστηρίου.

Τὸ διαιτητικὸν δικαστήριον συγκροτεῖται ἐκ προσώπων περιλαμβανομένων ἐν τῷ κατὰ τὴν § 1 πίνακι. *Ἀν ὅμως τὸ συνυποσχετικὸν προβλέπῃ πέντε διαιτητάς, ἕκαστος τῶν ἀντιδίκων δύναται νὰ ὀρίσῃ ἕνα διαιτητὴν ἐκτὸς τοῦ πίνακος.

§ 3. 'Ο μοναδικός, ὁ τρίτος ἢ ὁ πέμπτος διαιτητὴς πρέπει νὰ εἶναι ἐθνικότητος διαφοροῦ τῆς τῶν ἀντιδίκων.

*Ἡ ἐν τῇ δίκῃ παρέμβασις τρίτου οὐδόλως ἐπηρεάζει τὴν σ.νθεσιν τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου.

*Ἀρθρον 3.

Συνυποσχετικόν.

Οἱ προσφεύγοντες εἰς διαιτησίαν ἀντίδικοι συνάπτουν συνυποσχετικόν, τὸ ὁποῖον καθορίζει εἰδικῶς :

α) τὸ ἀντικείμενον τῆς διαφορᾶς, ὀριζόμενον μετὰ πάσης δυνατῆς ὀκριβείας καὶ σαφηνείας.

β) τὴν σύνθεσιν τοῦ δικαστηρίου καὶ τὰς ἀναγκαίας διὰ τὸν ὀρισμὸν τοῦ ἢ τῶν διαιτητῶν προθεσμίας.

γ) τὸν τόπον συνόδου τοῦ δικαστηρίου.

Διὰ τὴν ἐναρξιν τῆς διαιτητικῆς διαδικασίας, τὸ συνυποσχετικὸν πρέπει νὰ κοινοποιηθῇ εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον.

*Ἀρθρον 4.

Διαδικασία.

Αὐτὸ τοῦτο τὸ διαιτητικὸν δικαστήριον ἀποφασίζει περὶ τῆς ἀκολουθητέας διαδικασίας, λαμβάνον πρὸς τοῦτο ὑπ' ὄψιν τὰς κάτωθι διατάξεις :

α) τὸ διαιτητικὸν δικαστήριον ἐρευνᾷ καὶ ἀποφασίζει ἐπὶ τῆς ἐπιδίκου διαφορᾶς, ἥς ἐπελήφθη, βάσει τῶν ἀπὸ μέρους τῶν ἀντιδίκων προσπαχθέντων στοιχείων χωρὶς νὰ δεσμεύεται ὡς πρὸς τὴν κρίσιν του ἀπὸ οἵαδήποτε ἐρμηνείας τῶν ἀντιδίκων.

β) δὲν δύναται νὰ ἐπιδικάσῃ τίποτε περισσότερον ἢ διάφορον τοῦ ἀντικειμένου τῆς αἰτήσεως τοῦ ἐνάγοντος, οὐδὲ ἑλαττον ἐκείνου ὅ,περ ὁ ἐναγόμενος ἀνεγνώρισεν ὡς ὀφειλόμενον.

γ) ἡ διαιτητικὴ ἀπόφασις, δεόντως ἡτιολογημένη, ἐκδίδεται ὑπὸ τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου καὶ κοινοποιεῖται εἰς τοὺς διαδίκους μέσω τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

δ) ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν ἀντίθετος διάταξις ἀναγκαστικοῦ δικαίου, ἰσχύει ἐν τῷ τόπῳ ὅ,που ἐδρεύει τὸ διαιτητικὸν δικαστήριον, ἡ διαιτητικὴ ἀπόφασις εἰς οὐδὲν ὑπόκειται ἐνδίκῳ μέσῳ ἐκτὸς τῆς ἀναθεωρήσεως καὶ τῆς ἀκυρότητος προσβολῆς.

*Ἀρθρον 5.

Γραμματεία.

Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἐκτελεῖ χρέη γραμματέως τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου.

*Άρθρον 6.

Τέ λ η.

Ἡ διαιτητικὴ ἀπόφασις ὁρίζει τὸ ποσὸν τῶν δικαστικῶν τελῶν καὶ δαπανῶν, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ἀμοιβῶν τῶν διαιτητῶν, καὶ ὁρίζει εἰς ποῖον τῶν ἀντιδίκων εἶναι τοῦτο καταλογιστέον ἢ κατὰ ποῖαν ἀναλογίαν τοῦτο εἶναι κατανεμητέον μεταξὺ τῶν ἀντιδίκων.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΙΣ

ἀφορῶσα εἰς τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν διὰ σιδηροδρόμων (Ο.Ι.Υ.)

ΟΙ ΥΠΟΓΕΓΡΑΜΜΕΝΟΙ ΠΛΗΡΕΞΟΥΣΙΟΙ

ἀναγνωρίσαντες τὴν ἀνάγκην ἀναθεωρήσεως τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως τῆς ἀφορώσης εἰς τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν, τῆς υπογραφείσης ἐν Ρώμῃ τὴν 23 Νοεμβρίου 1933, συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 60 τῆς Συμβάσεως ταύτης, ἀπεφάσισαν νὰ συνομολογήσουν νέαν πρὸς τοῦτο Σύμβασιν καὶ συνεφώνησαν ἐπὶ τῶν κάτωθι ἄρθρων.

Μέρος πρῶτον

*Ἀντικείμενον καὶ ἔκτασις ἰσχύος τῆς Συμβάσεως.

*Άρθρον πρῶτον.

Σιδηρόδρομοι καὶ μεταφοραὶ εἰς τὰς ὁποίας ἐφαρμόζεται ἡ σύμβασις.

§ 1. Ἡ παρούσα Σύμβασις ἐφαρμόζεται, τηρουμένων τῶν ἐν ταῖς ἐπομέναις παραγράφοις προβλεπομένων ἐξαιρέσεων, εἰς πᾶσαν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν με διεθνή τίτλον μεταφορᾶς ἐπὶ διαδρομῆς διερχομένης δι' ἐδάφους δύο τουλάχιστον συμβεβλημένων Κρατῶν καὶ ἐκτελουμένην ἀποκλειστικῶς διὰ γραμμῶν ἐγγεγραμμένων εἰς τὸν κατὰ τὸ ἄρθρον 58 καταρτιζόμενον πίνακα.

§ 2. Μεταφοραί, τῶν ὁποίων οἱ σταθμοὶ (1) ἀφετηρίας καὶ προορισμοῦ κεῖνται ἐπὶ ἐδάφους ἐνὸς καὶ τοῦ αὐτοῦ Κράτους καὶ αἱ ὁποῖαι διέρχονται διὰ τοῦ ἐδάφους ἄλλου Κράτους μόνον διαμετακομιστικῶς, ὑπάγονται, ἐξαιρέσει τῶν εἰς ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρου 28 § 1 ἐμπίπτουσῶν περιπτώσεων, εἰς τὸ ἐσωτερικὸν Δίκαιον τοῦ Κράτους ἀφετηρίας ὑπὸ τὰς ἐξῆς προϋποθέσεις.

α) ὅταν αἱ γραμμαί, διὰ τῶν ὁποίων ἐκτελεῖται ἡ διαμετακόμισις, τελοῦν ὑπὸ ἀποκλειστικὴν ἐκμετάλλευσιν σιδηροδρόμου τοῦ Κράτους ἀφετηρίας.

β) ἔστω καὶ ἂν αἱ γραμμαί, διὰ τῶν ὁποίων ἐκτελεῖται ἡ διαμετακόμισις, δὲν τελοῦν ὑπὸ ἀποκλειστικὴν ἐκμετάλλευσιν σιδηροδρόμου τοῦ Κράτους ἀφετηρίας, ὅταν οἱ ἐνδιαφερόμενοι σιδηρόδρομοι ἔχουν συνάψει εἰδικὰ συμφωνίας, δυνάμει τῶν ὁποίων αἱ μεταφοραὶ αὗται δὲν θεωροῦνται διεθνεῖς.

§ 3. Αἱ μεταξὺ σταθμῶν δύο ὁμόρων Κρατῶν μεταφοραί, ἂν αἱ γραμμαὶ διὰ τῶν ὁποίων ἐκτελεῖται ἡ μεταφορὰ τελοῦν ὑπὸ ἀποκλειστικὴν ἐκμετάλλευσιν σιδηροδρόμου τοῦ ἐνὸς ἐκ τῶν Κρατῶν τούτων καὶ ἐφόσον οἱ Νόμοι καὶ οἱ Κανονισμοὶ οὐδενὸς τῶν ἐν λόγῳ Κρατῶν ἀντίκεινται εἰς τοῦτο, ὑπάγονται εἰς τὸ ἐσωτερικὸν δίκαιον τοῦ Κράτους, εἰς τὸ ὁποῖον ἀνήκουν οἱ σιδηρόδρομοι οἱ ἔχοντες ὑπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν των τὰς γραμμάς, διὰ τῶν ὁποίων ἐκτελεῖται ἡ μεταφορὰ.

§ 4. Τὰ τιμολόγια ὁρίζουν τὰς διαδρομάς, δι' ἃς ἐκδίδονται διεθνεῖς τίτλοι μεταφορᾶς.

*Άρθρον 2.

Διατάξεις σχετικαὶ με μίκτας μεταφορᾶς.

§ 1. Δύνανται νὰ ἐγγραφοῦν εἰς τὸν ἐν τῷ πρώτῳ ἄρθρῳ προβλεπόμενον πίνακα, πλὴν τῶν σιδηροδρόμων,

(1) Διὰ τοῦ δρου «σταθμὸς» νοοῦνται οἱ λιμένες τῶν ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν καὶ οἰκιστὰς τῶν αὐτοκινητιστικῶν ὑπηρεσιῶν αἱ ὁποῖαι εἶναι εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ κοινῶ πρὸς ἐκτέλεσιν μεταφορᾶς.

καὶ τακτικαὶ γραμμαὶ αὐτοκινητιστικῶν ἢ ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν, συμπληροῦσαι σιδηρὰς διαδρομάς καὶ ἐκτελοῦσαι τὰς διεθνεῖς μεταφορὰς ὑπὸ τὴν εὐθύνην συμβεβλημένου Κράτους ἢ σιδηροδρόμου ἐγγεγραμμένου ἐν τῷ πίνακι.

§ 2. Αἱ ἐπιχειρήσεις τῶν γραμμῶν τούτων ὑπόκεινται εἰς ὅλας τὰς διὰ τῆς παρούσης Συμβάσεως ἐπιβαλλομένας εἰς τοὺς σιδηροδρόμους ὑποχρεώσεις καὶ περιβάλλονται δι' ὅλων τῶν ὑπ' αὐτῆς ἀναγνωριζομένων εἰς τούτους δικαιοματίων, ἐπιφυλαττομένης ὅμως τῆς ἰσχύος τῶν ἀνγκαιῶς προκυπτουσῶν μεταβολῶν ἐκ τοῦ λόγου τῶν μεταξὺ τῶν τρόπων τούτων μεταφορᾶς ὑφισταμένων διαφορῶν. Οἱ περὶ εὐθύνης ὅμως κανόνες, τοὺς ὁποίους καθορίζει ἡ παρούσα σύμβασις, δὲν ἐπιδέχονται μεταβολήν.

§ 3. Πᾶν Κράτος ἐπιθυμοῦν νὰ ἐγγράψῃ ἐν τῷ πίνακι γραμμὴν ἐκ τῶν ἐν τῇ § 1 ὁριζομένων, ὀφείλει νὰ λάβῃ τὰ ἀναγκαῖα μέτρα ὅπως αἱ ἐν τῇ § 2 προβλεπόμεναι μεταβολαὶ δημοσιευθοῦν κατ' ὃν τύπον καὶ τὰ τιμολόγια.

§ 4. Διὰ διεθνεῖς μεταφορὰς ἐκτελουμένας συγχρόνως διὰ σιδηροδρόμου καὶ ἄλλων μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων, ἐξαιρέσει τῶν ἐν § 1 ὁριζομένων, οἱ σιδηρόδρομοι δύνανται, ἀπὸ κοινῶ μετὰ τῶν ἐνδιαφερομένων μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων, νὰ καθορίσουν τιμολογιακὰς διατάξεις δι' ἐφαρμογῆς νομικῶν κανόνων ἐκτὸς τοῦ πλαισίου τῆς παρούσης Συμβάσεως ἐπὶ σκοπῷ προσαρμογῆς πρὸς τὰς ἰδιομορφίας ἐκάστου τρόπου μεταφορᾶς. Δύνανται ἐν τῇ περιπτώσει νὰ προβλέψουν χρῆσιν τίτλου μεταφορᾶς διαφόρου ἀπὸ τὸν ἐν τῇ παρούσῃ συμβάσει ὁριζόμενον.

*Άρθρον 3.

Υποχρεώσεις τοῦ σιδηροδρόμου πρὸς ἐκτέλεσιν μεταφορᾶς.

§ 1. Ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται, συμμορφούμενος πρὸς τοὺς ὅρους τῆς παρούσης συμβάσεως, νὰ ἐκτελέσῃ πᾶσαν μεταφορὰν ἐπιβατῶν ἢ ἀποσκευῶν, προϋποτιθεμένου ὅτι :

α) ὁ ἐπιβάτης τηρεῖ τὰς διατάξεις τῆς παρούσης συμβάσεως καὶ τοῦ διεθνοῦς τιμολογίου.

β) ἡ μεταφορὰ εἶναι δυνατὴ διὰ τῶν κοινῶν μεταφορικῶν μέσων.

γ) ἡ μεταφορὰ δὲν παρακωλύεται ὑπὸ περιστατικῶν ἀναποφεύκτων διὰ τὸν σιδηρόδρομον, ἢ ἄρσις τῶν ὁποίων δὲν ἐξαρτᾶται ἀπὸ αὐτόν.

§ 2. Ἐφόσον τὸ δημόσιον συμφέρον ἢ αἱ ἀνάγκαι ἐκμεταλλεύσεως ἀπαιτοῦν τοῦτο, δύνανται ἡ ἀρμοδία Ἀρχὴ νὰ ἀποφασίσῃ ὀλικὴν ἢ μερικὴν ἀναστολὴν τῆς ὑπηρεσίας.

Τὰ μέτρα ταῦτα πρέπει νὰ γνωστοποιηθοῦν ἀμέσως εἰς τὸ κοινὸν καὶ εἰς τοὺς σιδηροδρόμους, ἐπιφορτιζομένους νὰ εἰδοποιήσουν σχετικῶς τοὺς σιδηροδρόμους τῶν ἄλλων Κρατῶν πρὸς δημοσίευσιν τῶν ληφθέντων μέτρων.

Ἐφόσον εἰκάζεται ὅτι ἡ διάρκεια τῶν μέτρων τούτων θὰ ὑπερβῇ ἀναγκαιῶς τὸν ἓνα μῆνα, θὰ ἀναγγέλλωντα ταῦτα καὶ πρὸς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν διεθνῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν, τὸ ὁποῖον θὰ γνωστοποιῇ ταῦτα εἰς τὰ ἄλλα Κράτη.

§ 3. Οἰαδήποτε παράβασις ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου τούτου δύνανται νὰ προκαλέσῃ ἀγωγὴν περὶ ἐπανορθώσεως τῆς προκυψάσης ἐντεῦθεν ζημίας.

ΜΕΡΟΣ II.

Περὶ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΠΡΩΤΟΝ

Μεταφορὰ ἐπιβατῶν.

*Άρθρον 4.

Δικαίωμα μεταφορᾶς.

Πλὴν τῶν ἐν τοῖς τιμολογίοις προβλεπομένων ἐξαιρέσεων, ὀφείλει κατὰ κανόνα ὁ ἐπιβάτης νὰ εἶναι ἐφωδιασμένος, κατὰ τὴν ἐναρξιν τοῦ ταξιδίου του, με ἐγκυρον τίτλον μεταφορᾶς, τὸν ὁποῖον ὑποχρεοῦται νὰ διατηρῇ κατ'

δλην τὴν διαδρομὴν τοῦ ταξιδίου του, νὰ ἐπιδεικνύῃ τοῦτον ἐφόσον ἤθελε ζητηθῇ εἰς πάντα ὑπάλληλον ἐπιφορτισμένον μὲ τὸν ἑλεγχον καὶ νὰ ἐπιστρέψῃ τοῦτον εἰς τὸ τέρμα τοῦ ταξιδίου.

Ἄρθρον 5.

Εἰσιτήρια.

§ 1. Τὰ εἰσιτήρια, τὰ ὁποῖα ἐκδίδονται διὰ διεθνῆ μεταφορὰν διεπομένην ὑπὸ τῆς παρούσης συμβάσεως πρέπει νὰ φέρουν τὸ σῆμα Φ.

§ 2. Αἱ κάτωθι ἐνδείξεις πρέπει νὰ ὑπάρχουν ὑποχρεωτικῶς ἐπὶ τῶν εἰσιτηρίων.

α) ἡ ἐνδείξις τῶν σταθμῶν ἀρετηρίας καὶ προορισμοῦ.

β) τὸ δρομολόγιον, ἐφόσον δὲ ἐπιτρέπεται ἡ χρησιμοποίησις διαφόρων δρομολογίων ἢ μεταφορικῶν μέσων, ἢ εὐχέρεια αὕτη πρέπει νὰ μνημονεύηται.

γ) ἡ κατηγορία τῆς ἀμαξοστοιχίας καὶ ἡ θέσις τοῦ ὁχήματος.

δ) ἡ τιμὴ τοῦ εἰσιτηρίου.

ε) ἡ ἡμέρα ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τοῦ εἰσιτηρίου.

ζ) ἡ διάρκεια ἰσχύος τοῦ εἰσιτηρίου.

§ 3. Τὰ τιμολόγια ἢ αἱ μεταξύ τῶν σιδηροδρόμων συμφωνίαι ὁρίζουν εἰς ποῖαν γλῶσσαν πρέπει νὰ γίνεται ἡ ἐκτύπωσις καὶ ἡ συμπλήρωσις τῶν εἰσιτηρίων ὥς καὶ τὸν τύπον καὶ τὸ περιεχόμενον αὐτῶν.

§ 4. Εἰσιτήρια ἀποτελούμενα ἐκ βιβλιαρίου περιέχοντος φύλλα ἐλέγχου (εἰσιτήρια — βιβλιάρια) θεωροῦνται ὅτι ἀποτελοῦν ἐνιαῖον τίτλον κατὰ τὴν ἐννοιαν τῆς παρούσης συμβάσεως.

Τὸ αὐτὸ ἰσχύει καὶ διὰ συνημολογημένα ἀποσπάσματα (κουπόνια) ἐκδιδόμενα βάσει διεθνoῦς τιμολογίου.

§ 5. Πλὴν ἐξαιρέσεως προβλεπομένης διὰ τῶν τιμολογίων, τὸ εἰσιτήριο εἶναι κατὰ κανόνα ἀμεταβίβαστον, ἐκτὸς ἂν δὲν εἶναι ὀνομαστικὸν καὶ ἂν δὲν ἐγένετο ἐναρξίς τοῦ ταξιδίου.

§ 6. Ὁ ἐπιβάτης ὑποχρεοῦται νὰ βεβαιωθῇ κατὰ τὴν λήψιν τοῦ εἰσιτηρίου ὅτι τοῦτο ταυτίζεται μὲ τὸ ὑπ' αὐτοῦ ζητηθέν.

Ἄρθρον 6.

Ἐκπτώσις εἰς παῖδας.

§ 1. Παῖδες ἡλικίας μέχρι τεσσάρων ἐτῶν συμπεπληρωμένων μεταφέρονται δωρεάν, ἄνευ εἰσιτηρίου, ἐφόσον δὲν ζητεῖται δι' αὐτοὺς χωριστὴ θέσις.

§ 2. Παῖδες ἡλικίας ἄνω τῶν τεσσάρων καὶ μέχρι δέκα ἐτῶν συμπεπληρωμένων καὶ οἱ κατωτέρας ἡλικίας παῖδες, διὰ τοὺς ὁποίους ὁμῶς ζητεῖται χωριστὴ θέσις, μεταφέρονται ἐπὶ ἡλαττωμένη τιμῇ, οὐχὶ ἁνωτέρα τοῦ ἡμίσεος τῆς εἰσπρακτέας δι' ἐνήλικα ἐπιβάτην τιμῆς, ἐξαιρέσει τῶν εἰσπρακτέων συμπληρωμάτων εἰς τὴν περίπτωσιν χρησιμοποίησεως ὀρισμένων ὁχημάτων ἢ ὀρισμένων ἀμαξοστοιχιῶν, τηρουμένων δὲ τῶν κανόνων περὶ στρογγυλεύσεως τῶν ποσῶν τοῦ ἐκδιδόντος τὸ εἰσιτήριο σιδηροδρόμου.

Ἡ ἐκπτώσις αὕτη δὲν εἶναι ὑποχρεωτικῶς ἐφαρμοστέα ἐπὶ εἰσιτηρίων, τῶν ὁποίων αἱ τιμαὶ περιλαμβάνουν ἤδη ἄλλην ἐκπτώσιν ἐπὶ τῆς κανονικῆς τιμῆς τοῦ ἀπλοῦ εἰσιτηρίου.

§ 3. Τὰ τιμολόγια δύνανται νὰ ὁρίσουν ὅρια ἡλικίας ἁνωτέρα τῶν ἐν ταῖς § § 1 καὶ 2 ἐμφαινόμενων.

Ἄρθρον 7.

Διάρκεια ἰσχύος τῶν εἰσιτηρίων.

§ 1. Ἡ διάρκεια ἰσχύος τῶν εἰσιτηρίων πρέπει νὰ ὁρίζεται διὰ τῶν τιμολογίων.

§ 2. Τὸ ἐλάχιστον ὅριον ἰσχύος πρέπει νὰ εἶναι τὸ ἐξῆς:

Ἀπλὰ εἰσιτήρια.

Ἀνὰ ἀδιαίρετον κλάσμα 100 χιλιομ. 1 ἡμέρα, ἐν πάσῃ δὲ περιπτώσει τὸ ὅριον ἰσχύος δὲν πρέπει νὰ εἶναι κατώτερον τῶν 2 ἡμερῶν.

Εἰσιτήρια μετ' ἐπανόδου.

Ἀνὰ ἀδιαίρετον κλάσμα 50 χιλιομ. 1 ἡμέρα, ἐν πάσῃ δὲ περιπτώσει τὸ ὅριον ἰσχύος δὲν πρέπει νὰ εἶναι κατώτερον τῶν 4 ἡμερῶν.

§ 3. Εἰδικὰ ἐπὶ ἐκπτώσει εἰσιτηρία, δύνανται νὰ ἔχουν προθεσμίαν ἰσχύος διάφορον τῆς ἁνωτέρω ὁριζομένης.

§ 4. Ἡ πρώτη ἡμέρα ἰσχύος τοῦ εἰσιτηρίου περιλαμβάνεται εἰς τὴν διάρκειαν ἰσχύος αὐτοῦ ὡς ὁλόκληρος ἡμέρα. Ὁ ἐπιβάτης δύνανται νὰ κάμῃ ἐναρξίν τοῦ ταξιδίου του εἰς οἰανδήποτε ἡμέραν περιλαμβανομένην ἐν τῇ προθεσμίᾳ ἰσχύος τοῦ εἰσιτηρίου, πλὴν δὲ ἐξαιρέσεων προβλεπομένων ἐν τοῖς τιμολογίοις, ὅφειλε οὗτος νὰ φθάσῃ εἰς τὸ τέρμα τοῦ ταξιδίου του δι' ἀμαξοστοιχίας ἢ ὁποῖα πρέπει, κατὰ τὸ δρομολόγιον, νὰ φθάσῃ εἰς τὸν σταθμὸν προορισμοῦ τὴν τελευταίαν ἡμέραν ἰσχύος τοῦ εἰσιτηρίου, τὸ βραδύτερον δὲ μέχρι τῆς 24ης ὥρας.

Ἄρθρον 8.

Διάθεσις καὶ ἐνοικίαισις τῶν θέσεων.

§ 1. Ὁ ἐπιβάτης δύναται νὰ ἐπισημάνῃ πρὸς τὸν σκοπὸν καταλήψεως θέσιν, ἢ ὁποῖα εἶναι διαθέσιμος, τόσον δι' ἑαυτὸν, ὅσον καὶ δι' ἄλλα συνταξιδεύοντα μετ' αὐτοῦ πρόσωπα, τῶν ὁποίων δύναται νὰ ἐπιδείξῃ τὰ εἰσιτήρια.

Ἐπιβάτης ἐγκαταλείπων τὴν θέσιν του χωρὶς νὰ τὴν ἐπισημάνῃ ἐμφανῶς, χάνει τὸ δικαίωμα νὰ κατέχῃ ταύτην ὡς πρὸς τὰ λοιπά, ἢ διάθεσις τῶν θέσεων ρυθμίζεται κατὰ τὰς ἰσχυούσας εἰς ἕκαστον σιδηρόδρομον διατάξεις.

§ 2. Τὰ τιμολόγια ἢ τὰ δρομολόγια καθορίζουν ἂν καὶ ὑπὸ ποίους ὅρους εἶναι δυνατὴ ἡ ἐνοικίασις θέσεων δι' ὀρισμένας ἀμαξοστοιχίας.

Ἄρθρον 9.

Διακοπαὶ ταξιδίου εἰς διαμέσους σταθμούς.

§ 1. Ὁ ἐπιβάτης δικαιοῦται εἰς ἐνδιαμέσους διακοπὰς τοῦ ταξιδίου ἀπεριορίστως καὶ ἄνευ διατυπώσεων, πλὴν ἐξαιρέσεων προβλεπομένων ἐν τοῖς τιμολογίοις.

§ 2. Ἡ ἀπὸ μέρους τοῦ ἐπιβάτου χρῆσις τοῦ δικαιώματος διακοπῆς τοῦ ταξιδίου εἰς ἐνδιαμέσους σταθμούς δὲν συνεπάγεται αὐξησιν τῆς διὰ τῶν τιμολογίων ὁριζομένης διαρκείας ἰσχύος τοῦ εἰσιτηρίου του.

§ 3. Ἐπιβάτης, ὁ ὁποῖος διέκοψε τὸ ταξίδιον του, δύνανται νὰ συνεχίσῃ τοῦτο μόνον ἐκ τοῦ σταθμοῦ τῆς διακοπῆς ἢ καὶ ἐξ ἄλλου τινος σταθμοῦ κειμένου ἐπὶ τοῦ ἰδίου δρομολογίου, πλησιεστέρου ὁμῶς πρὸς τὸν τελικὸν σταθμὸν προορισμοῦ.

Ἄρθρον 10.

Ἀλλαγὴ θέσεως ἢ ἀμαξοστοιχίας.

Ὁ ἐπιβάτης δύναται, κατὰ τοὺς ὑπὸ τῶν τιμολογίων ὁριζομένους ὅρους καὶ ἐπὶ καταβολῇ τοῦ προβλεπομένου συμπληρώματος, νὰ καταλάβῃ θέσιν ἁνωτέραν ἢ νὰ ἐπιβῇ ἀμαξοστοιχίας κατηγορίας ἁνωτέρας τῶν ἐπὶ τοῦ εἰσιτηρίου του ἀντιστοίχως ἐμφαινόμενων.

Ἄρθρον 11.

Ἐπιβάτης ἄνευ ἐγκύρου εἰσιτηρίου.

§ 1. Ἐπιβάτης, μὴ δυνάμενος νὰ ἐπιδείξῃ ἔγκυρον εἰσιτήριο, ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλλῃ, πλέον τοῦ κανονικοῦ ἀντιτίμου διὰ τὸ ταξίδιον, καὶ πρόστιμον. Ὁ ὑπολογισμὸς τοῦ προστίμου τούτου γίνεται συμφώνως πρὸς τοὺς

Κανονισμούς του σιδηρόδρομου επί του οποίου ζητείται ή καταβολή του προστίμου.

§ 2. Είσιτρία, υποστάντα μεταβολήν παρانونίως, θά θεωρούνται άκυρα και θά κατάσχωνται υπό του προσωπικού τής ύπηρεσίας.

§ 3. Έπιβάτης, άρνούμενος την άμεσον καταβολήν του άντιτίμου του ταξιδίου ή του προστίμου δύναται νά αποκλεισθῇ του ταξιδίου. Ο άποκλεισθείς έπιβάτης δέν δύναται νά άξιώσει όπως αί άποσκευαί του τεθούν εις διάθεσιν του εις σταθμόν άλλον από τον σταθμόν προορισμού.

Άρθρον 12.

Πρόσωπα άποκλειόμενα του ταξιδίου ή δεκτά υπό όρους.

§ 1. Δέν γίνονται δεκτά έν ταῖς άμαξοστοιχίαις ή δύναται νά άποκλεισθούν του ταξιδίου καθ' όδόν τά εξής πρόσωπα :

α) τά έν καταστάσει μέθης τελούντα άτομα ή τά συμπεριφερόμενα κατά τρόπον άνάρμοστον ή τά μή τηρούντα τās διατάξεις τών Νόμων και τών Κανονισμών. Τά πρόσωπα ταῦτα δέν δικαιούνται έπιστροφῆς του άντιτίμου του εισιτηρίου των ή τών κομίστρων τά όποια κατέβαλον διά την μεταφοράν τών άποσκευών των.

β) άτομα, τά όποια, λόγω άσθενείας ή άλλων αἰτίων, θά ήνώχλουν άναγκαιώς τούς παρακαθημένους, έκτός αν έχη ένοικιασθῇ δι' αὐτά έκ τών προτέρων όλόκληρον διαμέρισμα ή αν εἶναι δυνατή ή εις αὐτά διάθεσις τοιούτου διαμερίσματος επί πληρωμῇ. Τά καθ' όδόν όμως άσθενούντα άτομα θά μεταφέρονται ύποχρεωτικώς μέχρι του πρώτου τουλάχιστον σταθμοῦ όπου εἶναι δυνατή ή πρὸς αὐτά πρροχή τών άναγκαιών περιθάλψεων. Τό άντίτιμον εισιτηρίου και τά κόμιστρα άποσκευών θά επιστρέφονται εις τά έν λόγω άτομα κατά τούς έν άρθρω 26 όρίζομένους όρους, έκπιπτομένου του τμήματος, του άνταποκρινόμενου εις την διανυθεῖσαν διαδρομήν.

§ 2. Η μεταφορά άτομων προσβεβλημένων υπό μεταδοτικῶν νόσων διέπεται υπό τών Διεθνῶν Συμβάσεων και Κανονισμών ή, έν έλλείψει τοιούτων, υπό τών έν έκάστῳ Κράτει ισχυόντων έσωτερικῶν Νόμων και Κανονισμών.

Άρθρον 13.

Άντικείμενα τών όποίων άπαγορεύεται ή εισαγωγή έντός τών όχημάτων.

§ 1. Δέν δύναται νά εισαχθούν έντός τών όχημάτων έπικίνδυνα αντικείμενα, ειδικῶς δέ όπλα πλήρη, έκρηκτικαί ύλαι, εύφλεκτοι ή διαβρωτικαί ύλαι ως και πᾶν είδος δυνάμενον νά προκαλέσῃ όχλησιν εις τούς έπιβάτας.

Παρά ταῦτα, έπιβάται φέροντες έν τῇ ένασκήσει δημοσίας ύπηρεσίας πυροβόλον όπλον ως και οἱ κυνηγοί και οἱ σκοπευταί δικαιούνται νά φέρουν μετ' αὐτῶν πυρομαχικά εις ποσότητα οὐχι άνωτέραν του κατωτάτου όρίου, τό όποῖον όρίζεται διά τών Κανονισμών, οἱ όποιοί ισχύουν επί τών έδαφῶν, διά τών όποίων πρόκειται νά ταξιδεύσουν. Έπιτρέπεται εις φρουρούς, συνοδεύοντας κρατούμενους και συνταξιδεύοντας μετ' αὐτῶν έντός ιδιαιτέρων όχημάτων ή διαμερισμάτων νά φέρουν μετ' αὐτῶν πυροβόλα όπλα πλήρη.

§ 2. Οἱ υπάλληλοι του σιδηροδρόμου δικικιούνται νά βεβαιωθούν, παρουσία του έπιβάτου, περί του είδους τών εις τά όχήματα εισαγομένων αντικειμένων, εφόσον υπάρχουν σοβαροί λόγοι ύπονοιῶν περί παραβάσεως τών διατάξεων τῆς § 1.

§ 3. Ο παραβάτης εὐθύνεται διά πᾶσαν έκ τῆς παραβάσεως τών διατάξεων τῆς § 1 προκύπτουσαν ζημίαν.

Άρθρον 14.

Παραλαβή έντός τών όχημάτων μικροδεμάτων και ζῶων.

§ 1. Οἱ έπιβάται δικαιούνται νά παραλάβουν μετ' αὐτῶν δωρεάν έντός τών όχημάτων εύμετακείμενα άντικείμενα (άποσκευάς χειρός), προϋποτιθεμένου ότι τοῦτο δέν άντιβαίνει πρὸς τās διατάξεις τών τελωνιακῶν ή άλλων

διοικητικῶν άρχῶν και ότι τά αντικείμενα ταῦτα δέν δύνανται νά προκαλέσουν ζημίαν. Έκαστος έπιβάτης έχει εις την διάθεσιν του διά τά ίδια αὐτοῦ δέματα οὐχι πλέον του χώρου άνωθεν και κάτωθεν τῆς θέσεως την όποιαν κατέχει. Ο κανὼν οὗτος εφαρμόζεται κατ' αναλογίαν και επί όχημάτων ειδικοῦ τύπου.

§ 2. Δέν έπιτρέπεται νά εισάγωνται ζῶντα ζῶα έντός τών όχημάτων.

Γίνονται έν τούτοις δεκτά μικρά ζῶα έγκλεισμένα έντός κλωβῶν, κιβωτίων, καλάθων ή άλλων καταλλήλων συσκευασιῶν υπό τās προϋποθέσεις ότι τά έν λόγω ζῶα δέν δύναται νά όχλήσουν τούς έπιβάτας διά τῆς όσμῆς ή του θορύβου αὐτῶν ή καθ' οἷονδήποτε άλλον τρόπον, ότι δέν άντίκειται ή παραλαβή των πρὸς τās αστυνομικάς διατάξεις τών διαφόρων Κρατῶν, ότι οὐδεὶς έπιβάτης έχει άντίρρησην διά την παραλαβήν και ότι εἶναι δυνατόν νά κρατηθούν ταῦτα επί τών γονάτων ή νά τοποθετηθούν καθ' όν και τά δέματα τρόπον.

Τά τιμολόγια ή τά δρομολόγια δύναται νά άπαγορεύσουν ή νά έπιτρέψουν την παραλαβήν ζῶντων ζῶων εις ώρισμένας κατηγορίας όχημάτων ή άμαξοστοιχιῶν.

Τά τιμολόγια όρίζουν αν και διά ποῖα ζῶα καταβάλλονται κόμιστρα.

§ 3. Η έπίβλεψις τών δεμάτων και ζῶων, τά όποια ό έπιβάτης παραλαμβάνει μετ' αὐτοῦ έν τῷ όχήματι, άπόκειται εις αὐτόν τοῦτον τον έπιβάτην.

Ο έπιβάτης εὐθύνεται διά πᾶσαν προκληθησομένην ζημίαν υπό τών δεμάτων ή τών ζῶων τά όποια παραλαμβάνει μετ' αὐτοῦ έν τῷ όχήματι έκτός αν άποδείξῃ ότι ή ζημία προήλθεν έκ πταίσματος του σιδηροδρόμου.

Άρθρον 15.

Άμαξοστοιχίαι—Δρομολόγια.

§ 1. Διατίθενται πρὸς έξυπηρέτησιν τών μεταφορῶν αἱ τακτικαί άμαξοστοιχίαι, αἱ όποιαί προβλέπονται εις τά δρομολόγια, και αἱ άμαξοστοιχίαι, αἱ όποιαί τίθενται εις κυκλοφορίαν αναλόγως τών άναγκῶν.

§ 2. Οἱ σιδηρόδρομοι ύποχρεούνται νά τοιχοκολλῶσιν έν καιρῷ έν τοῖς σταθμοῖς τά δρομολόγια τών άμαξοστοιχιῶν διά την επί τών γραμμῶν των κυκλοφορίαν. Τά δρομολόγια ταῦτα πρέπει νά έμφαίνουν την κατηγορίαν τών άμαξοστοιχιῶν, τās θέσεις όχημάτων, τούς όρους εισδοχῆς τών έπιβατῶν και τās ώρας άναχωρήσεως τών άμαξοστοιχιῶν. Διά τούς άπολύτως σημαντικούς σταθμούς διαμετακομίσεως και τούς άκραίους σταθμούς πρέπει τά δρομολόγια νά έμφαίνουν και τās ώρας άφίξεως ως και τās κυρίας άνταποκρίσεις άμαξοστοιχιῶν.

Άρθρον 16.

Απώλεια άνταποκρίσεως. Κατάργησις άμαξοστοιχιῶν.

Αν λόγω καθυστερήσεως ώρισμένης άμαξοστοιχίας, ή άνταπόκρισις αὐτῆς με άλλην άμαξοστοιχίαν δέν έπιτευχθῇ ή αν ώρισμένη άμαξοστοιχία καταργηθῇ έφ' όλης ή επί τμήματος τῆς διαδρομῆς της, ό δέ έπιβάτης έπιθυμῇ νά συνεχίσῃ τό ταξιδίόν του, ό σιδηρόδρομος ύποχρεούται νά άποστείλῃ τὸν έπιβάτην τοῦτον μετὰ τών άποσκευῶν του, εφόσον τοῦτο εἶναι δυνατόν και άνευ προσθέτου πληρωμῆς, δι' άμαξοστοιχίας κατευθυνομένης πρὸς τὸν ίδιον προορισμόν, διά τῆς αὐτῆς γραμμῆς ή και δι' άλλης όδοῦ άνηκούσης εις τά δίκτυα, τά μετέχοντα εις τό άρχικόν δρομολόγιον μεταφορᾶς, εις τρόπον ώστε νά καταστῇ δυνατή εις τὸν έπιβάτην ή εις τὸν προορισμόν άφίξις του με την κατά τό δυνατόν μικροτέραν καθυστέρησιν. Ο σταθμάρχης πρέπει, συντρεχούσης περιπτώσεως, νά βεβαιώσῃ επί του εισιτηρίου ότι δέν έπετεύχθη ή άνταπόκρισις ή ότι κατηργήθη ή άμαξοστοιχία, νά παρατείνῃ κατά τό άναγκαῖον μέτρον την διάρκεια ισχύος του εισιτηρίου και νά καταστήσῃ τοῦτο έγκυρον διά την νέαν όδόν ή δι' άνωτέραν θέ-

σιν ἢ δι' ἀμαξοστοιχίαν μὲ ἀνωτέρας τιμᾶς. Δικαιοῦται ὅμως ὁ σιδηρόδρομος νὰ ἀποκλείσῃ, διὰ τῶν τιμολογίων ἢ τῶν δρομολογίων, τὴν χρησιμοποίησιν ὠρισμένων ἀμαξοστοιχιῶν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ II.

Μεταφορὰ τῶν ἀποσκευῶν.

Ἄρθρον 17.

Ὅρισμός τῶν ἀποσκευῶν.

§ 1. Θεωροῦνται ἀποσκευαὶ εἶδη περιλαμβανόμενα ἐν τῷ κιβωτίῳ, καλᾶθων, βαλιτζῶν, ταξιωδιωτικῶν σάκων, πιλοθηκῶν καὶ ἄλλων παρομοίων συσκευασιῶν.

§ 2. Γίνονται πρὸς τοῦτοις δεκτὰ πρὸς μεταφορὰν ὡς ἀποσκευαί, ἔστω καὶ ἄνευ συσκευασίας, ἐφόσον ἀποστέλλονται συνήθως ἄνευ συσκευασίας, τὰ κάτωθι εἶδη :

α) φορητὰ ἢ κυλιόμενα πολυθρόνα δι' ἀσθενεῖς, πολυθρόνα κυλιόμενα, αἱ ὁποῖαι κινοῦνται ὑπ' αὐτῶν τούτων τῶν ἀσθενῶν, μετὰ ἢ ἄνευ βοηθητικοῦ κινητήρος, καθέλκαι (κλίναι) ἀναπαύσεως.

β) παιδικὰ ἀμάξια.

γ) κιβώτια ἐμπεριέχοντα δείγματα ἐμπορευμάτων.

δ) φορητὰ μουσικὰ ὄργανα.

ε) ὑλικά καλλιτεχνικῶν παραστάσεων, προϋποτιθεμένου ὅτι ἡ κατάστασις, ὁ ὄγκος καὶ τὸ βάρος αὐτῶν ἐπιτρέπουν ταχεῖαν φόρτωσιν καὶ τοποθέτησιν αὐτῶν ἐντὸς τῶν σκευοφόρων.

ζ χωρομετρικὰ ὄργανα μήκους μέχρι 4 μέτρων καὶ ἐργαλεῖα χειροτεχνίας.

η) ἐπαγγελματικὰ ὄργανα ἐν γένει, μεταχειρισμένα φορητὰ γραφομηχαναὶ καὶ ἀριθμομηχαναί, βιβλία, ἔγγραφα ὑποθέσεων.

θ) ἀθλητικὰ εἶδη.

ι) ποδήλατα, μετὰ ἢ ἄνευ ἐφεδρικοῦ κινητήρος, μοτοσυκλέτται χωρὶς παράπλευρον, ὄχημα ὑπὸ τὸν ὅρον νὰ ἔχουν ἀφαιρεθῇ τὰ μὴ μονίμως στερεωμένα ἐξαρτήματα αὐτῶν.

Αἱ ἀποθῆκαι τῶν διὰ κινητήρος κινουμένων ὀχημάτων δύνανται νὰ περιέχουν βενζίνη. Ὁ ἐπιβάτης ὀφείλει νὰ κλείσῃ τὸν τυχὸν μεταξὺ ἀποθήκης καὶ κινητήρος εὐρισκόμενον κρουρόν. Αἱ εἰς τὸ ὄχημα σταθερῶς προσηρμοσμέναι ἐφεδρικαὶ ἀποθῆκαι δύνανται νὰ περιέχουν καὶ αὗται βενζίνη ὑπὸ τὸν ὅρον νὰ εἶναι κλεισταί. Μοτοσυκλέτται, τῶν ὁποίων αἱ ἀποθῆκαι περιέχουν βενζίνη, πρέπει νὰ φορτῶνται ὀρθοὶ ἐπὶ τῶν τροχῶν των καὶ νὰ ἀσφαλίζονται ἐναντι οἰασδήποτε πτώσεως.

§ 3. Τὰ τιμολόγια δύνανται νὰ περιορίσουν τὸ ποσόν, τὸν ὄγκον καὶ τὸ βάρος τῶν ἀνωτέρω ἐν § 2 ἀναφερομένων εἰδῶν, τὰ ὁποῖα γίνονται δεκτὰ εἰς μεταφορὰν ὡς ἀποσκευαί, καὶ νὰ ὀρίσουν ὑπὸ ποίους ὁρους δύνανται νὰ ζητηθῇ ἡ συνδρομὴ τοῦ ἐπιβάτου διὰ τὴν φόρτωσιν, τὴν μεταφόρτωσιν καὶ τὴν ἐκφόρτωσιν.

Τὰ τιμολόγια δύνανται νὰ ἐπιτρέψουν ὑπὸ ὠρισμένων ὁρους τὴν μεταφορὰν ὡς ἀποσκευῶν ἄλλων ἀντικειμένων (ἐπὶ παραδείγματι μοτοσυκλεττῶν μὲ παράπλευρον ὄχημα καὶ αὐτοκινήτων) καὶ τὴν μεταφορὰν ζῶων κεκλεισμένων ἐντὸς κλωβῶν μὲ ἐπαρκῆ ἐγγύησιν ἀσφαλείας.

§ 4. Τὰ τιμολόγια δύνανται νὰ ἀποκλείσουν τὴν μεταφορὰν ὡς ἀποσκευῶν ἀντικειμένων ἀναφερομένων εἰς τὰς §§ 1 καὶ 2 ἐφόσον ταῦτα προορίζονται πρὸς πώλησιν.

Ἄρθρον 18.

Ἀντικείμενα ἀποκλειόμενα τῆς μεταφορᾶς.

Ἀποκλείονται τῆς μεταφορᾶς ὡς ἀποσκευαὶ ἀντικείμενα, τὰ ὁποῖα, βάσει τῶν διατάξεων τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ σιδηρῶν (C. I. M.) καὶ τοῦ Παραρτήματος 1 τῆς ἐν λόγῳ Συμβάσεως ἀποκλείονται τῆς μεταφορᾶς ὡς ἐμπορεύματα ἢ γίνονται δεκτὰ πρὸς μεταφορὰν ὑπὸ ὠρισμένων ὁρους.

Ἐν τούτοις, ἐκ τῶν ὑλικῶν καὶ εἰδῶν, τὰ ὁποῖα γίνονται δεκτὰ πρὸς μεταφορὰν ὡς ἐμπορεύματα βάσει τοῦ παραρτήματος 1 τῆς Συμβάσεως C. I. M. δὲν δύνανται νὰ ἀποκλειθῶν τῆς κατὰ τοὺς ὁρους τῶν ἀποσκευῶν μεταφορᾶς, ἐκεῖνα, τῶν ὁποίων εἶναι δυνατὴ ἡ μεταφορὰ ὡς μικροδεμάτων.

Ἄρθρον 19.

Εὐθύνη τοῦ ἐπιβάτου ὡς πρὸς τὰς ἀποσκευάς.

Π ρ ό σ τ ι μ α .

§ 1. Ὁ κάτοχος τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν εὐθύνεται διὰ τὴν τήρησιν τῶν διατάξεων τῶν ἀρθρῶν 17 καὶ 18, ὑπέχει δὲ ὅλας τὰς ἐκ παραβάσεως τῶν διατάξεων τούτων συνεπείας.

§ 2. Ὁ σιδηρόδρομος δικαιούται εἰς περίπτωσιν σοβαρᾶς ὑπονοίας περὶ παραβάσεως καὶ ἐφόσον τοῦτο δὲν ἀπαγορεύεται ὑπὸ τῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν τοῦ Κράτους, ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἀνακύπτει ἡ περίπτωση, νὰ ἐλέγξῃ ἢ τὸ περιεχόμενον τῶν ἀποσκευῶν ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς ἰσχυούσας διατάξεις. Ὁ κάτοχος τοῦ δελτίου προσκαλεῖται νὰ παραστῇ εἰς τὸν ἐλεγχον. Ἄν οὗτος δὲν ἐμφανισθῇ ἢ ἂν δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ἀνευρεθῇ καὶ ἐφόσον δὲν ὑπάρχουν ἐν ἰσχύϊ ἄλλαι διατάξεις Νόμων ἢ Κανονισμῶν ἐν τῷ Κράτει, οὗ γίνεται ὁ ἐλεγχος, πρέπει οὗτος νὰ γίνῃ ἐπὶ παρουσίᾳ δύο μαρτύρων, ξένων πρὸς τὸν σιδηρόδρομον. Ἄν διαπιστωθῇ παράβασις, αἱ ἐκ τοῦ ἐλέγχου προκληθεῖσαι δαπάναι πρέπει νὰ πληρωθῶν ὑπὸ τοῦ κατόχου τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν.

§ 3. Ἐπὶ παραβάσεως τῶν διατάξεων τῶν ἀρθρῶν 17 καὶ 18, ὁ κάτοχος τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν ὀφείλει νὰ καταβάλλῃ πρόστιμον ἀνεξαρτήτως τῆς διαφορᾶς τῶν κομίστρων, συντρεχούσης δὲ περιπτώσεως, καὶ τῶν ἀποζημιώσεων διὰ τὴν ζημίαν.

Τὸ καταβλητέον πρόστιμον ἀνὰ χιλιόγραμμον μικτοῦ βάρους τῶν ἀποκλειομένων τῆς μεταφορᾶς ἀντικειμένων εἶναι τὸ κάτωθι :

α) τρία φράγκα μὲ ἐλάχιστον ὄριον εἰσπράξεως ἑξ φράγκα, ἐφόσον τὰ ἀντικείμενα ταῦτα περιλαμβάνουν ὕλας ἀποκλειόμενας τῆς μεταφορᾶς ὡς ἐμπορεύματα βάσει τοῦ Παραρτήματος 1 τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ σιδηροδρόμων (C. I. M.).

β) δύο φράγκα μὲ ἐλάχιστον ὄριον εἰσπράξεως τέσσαρα φράγκα εἰς πάσας τὰς ἄλλας περιπτώσεις παραβάσεως τῶν διατάξεων τῶν ἀρθρῶν 17 καὶ 18.

Ἄρθρον 20.

Συσκευασία καὶ κατάστασις τῶν ἀποσκευῶν.

§ 1. Ὁ σιδηρόδρομος δύνανται νὰ μὴ ἀποδεχθῇ ἀποσκευάς, τῶν ὁποίων ἡ κατάσταση ἢ ἡ διασκευὴ εἶναι ἐλαττωματικὴ ἢ ἡ συσκευασία των ἀνεπαρκὴς ἢ αἱ ὑποταί παρουσιάζουν ἐκδηλὰ ἵχνη βλάβης. Ἄν, παρὰ ταῦτα, ἀποδεχθῇ ταύτας, ὁ σιδηρόδρομος δικαιούται νὰ ἀναγράψῃ εἰδικὴν παρατήρησιν ἐπὶ τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν. Ἡ ὑπὸ τοῦ ἐπιβάτου ἀποδοχὴ τοῦ φέροντος τοιαύτην παρατήρησιν δελτίου ἀποσκευῶν θεωρεῖται ὡς ἀπόδειξις τοῦ ὅτι ὁ ἐπιβάτης ἀνεγνώρισε τὴν ἀκρίβειαν τῆς παρατηρήσεως ταύτης.

§ 2. Τὰ δέματα πρέπει νὰ φέρουν ἐπαρκῶς στερεωμένα ἐπ' αὐτῶν, τὸ ὀνοματεπώνυμον καὶ τὴν διεύθυνσιν τοῦ ἐπιβάτου καὶ τὸν σταθμὸν προορισμοῦ.

§ 3. Παλαιαὶ πινακίδες, διευθύνσεις ἢ ἄλλαι ἐνδείξεις, ἀναφερόμεναι εἰς προγενεστέρας μεταφοράς, πρέπει νὰ ἀφαιρῶνται ἢ νὰ διαγράφωνται ὁλοσχερῶς ὑπὸ τοῦ ἐπιβάτου.

Ἄρθρον 21.

Ἐγγραφή καὶ μεταφορὰ τῶν ἀποσκευῶν.

Δελτίον ἀποσκευῶν.

§ 1. Ἡ ἐγγραφή τῶν ἀποσκευῶν γίνεται ἐπὶ τῇ προσχωγῇ καὶ μόνον εἰσιτηρίων ἰσχυόντων τοῦλάχιστον μέχρι

τοῦ προορισμοῦ τῶν ἀποσκευῶν καὶ διὰ τοῦ ἐπὶ τῶν εἰσιτηρίων τοῦτων ἀναγραφομένου δρομολογίου.

Ἄν τὸ εἰσιτήριο ἰσχύῃ διὰ πολλὰ δρομολόγια ἢ ἂν ὁ τόπος προορισμοῦ ἐξυπηρετῇται ὑπὸ πολλῶν σταθμῶν, ὁ ἐπιβάτης πρέπει νὰ ὀρίσῃ ἀκριβῶς τὸ ἀκολουθητέον κατὰ τὴν μεταφορὰν δρομολογίον ἢ τὸν σταθμὸν, διὰ τὸν ὁποῖον πρέπει νὰ ἐγγραφῶν αἱ ἀποσκευαί. Ὁ σιδηρόδρομος δὲν εὐθύνεται διὰ τὰς συνεπειὰς ἐκ μὴ τηρήσεως ὑπὸ τοῦ ἐπιβάτου τῆς διατάξεως ταύτης.

Τὰ τιμολόγια καθορίζουν ἂν καὶ ὑπὸ ποίους ὅρους εἶναι δυνατὴ ἡ παράδοσις ἀποσκευῶν πρὸς μεταφορὰν διὰ δρομολογίου ἄλλου ἀπὸ τὸ ἀναγραφόμενον εἰς τὸ προσαγόμενον εἰσιτήριο ἢ καὶ ἀνεῦ προσαγωγῆς εἰσιτηρίων. Ἐφόσον τὰ τιμολόγια προβλέπουσι δυνατότητα παραλαβῆς πρὸς μεταφορὰν ἀποσκευῶν ἀνεῦ προσαγωγῆς εἰσιτηρίων, αἱ διατάξεις τῆς παραρτήσεως Συμβάσεως, αἱ ἐπεὶ καθορίζουν τὰ δικαιώματα καὶ τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ ἐπιβάτου συναφῶς μὲν τῇ συνδυαζομένῃ ἀποσκευῇ, ἰσχύουν καὶ διὰ τὸν ἀποστολὰ ἀποσκευῶν ἐγγραφεισῶν ἀνεῦ προσαγωγῆς εἰσιτηρίων.

Ὁ ἐπιβάτης δύναται, ἐφόσον τοῦτο ὀρίζεται διὰ τῶν τιμολογίων, νὰ ἐγγραφῇ, ἐντὸς τῆς προθεσμίας ἰσχύος τοῦ εἰσιτηρίου του, τὰς ἀποσκευὰς του εἴτε ἀπ' εὐθείας διὰ τὴν συνολικὴν διαδρομὴν ἀπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς μέχρι τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ, εἴτε ἐπὶ οἰονδήποτε τμημάτων τῆς συνολικῆς διαδρομῆς, προϋποτιθεμένου ὅτι οὐδὲν τμήμα διαδρομῆς θὰ χηρῆσιμποιηθῇ πλέον ἢ ἀπ' αὐτὸ διὰ τὴν μεταφορὰν.

§ 2. Κατὰ τὴν ἐγγραφὴν τῶν ἀποσκευῶν ἐκδίδεται εἰς τὸν ἐπιβάτην ἓν δελτίον. Ὁ ἐπιβάτης ὑποχρεοῦται νὰ βεβαιώσῃ κατὰ τὸν ὅρον τοῦ δελτίου περὶ τοῦ ὅτι τοῦτο συντάσσῃ κατὰ τὰς διατάξεις του. Τὰ κείμενα τῶν ἀποσκευῶν εἶναι καταβλητέα κατὰ τὴν ἐγγραφὴν.

§ 3. Κατὰ τὰ λοιπὰ, αἱ διατυπώσεις ἐγγραφῆς τῶν ἀποσκευῶν καθορίζονται διὰ τῶν ἰσχυόντων Νόμων καὶ Κανονιστῶν ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς.

§ 4. Τὰ διὰ τῶν ἀνεῖς μεταφορὰς ἐκδιδόμενα δελτία ἀποσκευῶν θὰ συντάσσονται ἐπὶ ἐντυπου ὁμοίου πρὸς τὸ ὑπόδειγμα τοῦ Παραρτήματος 1 τῆς παραρτήσεως Συμβάσεως.

§ 5. Τὸ δελτίον ἀποσκευῶν θὰ περιλαμβάνῃ ὑποχρεωτικῶς τὰς κατωθ. ἐγγραφάς :

α) τὴν ἰδιότητα τῶν σταθμῶν ἀποστολῆς καὶ προορισμοῦ.

β) τὸ δρομολόγιον.

γ) τὴν ἡμερομηνίαν παραδόσεως πρὸς μεταφορὰν τῶν ἀποσκευῶν καὶ τὴν ἐξέδοσιν διὰ τὴν ὁποίαν παραδίδονται αὐταί.

δ) τὸν ἀριθμὸν τῶν εἰσιτηρίων ἐκτὸς ἂν αἱ ἀποσκευαὶ παραδίδονται ἀνεῦ προσαγωγῆς εἰσιτηρίων.

ε) τὸ πρῶτον μὲν μέρος τῶν δαμάτων.

ς) τὸ πρῶτον μὲν μέρος τῶν κατὰ τὸν τυχόν ἄλλον τελῶν.

ζ) ὁ ἐπιβάτης περικταίσεως τὸ ποσόν, ἀριθμητικῶς καὶ ὀνομαστικῶς κατὰ τὸ ἄρθρον 22 δηλωθείσης ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως.

§ 6. Τὰ τιμολόγια ἢ αἱ μεταξὺ σιδηροδρόμων συμφωνίαι καθορίζουν εἰς ποῖαν γλώσσαν θὰ γίνεσθαι ἡ ἐκτύπωσις καὶ ἡ συμπλήρωσις τῶν δελτίων ἀποσκευῶν.

§ 7. Τὰ τιμολόγια δύναται νὰ περιλάβουν εἰδικὰς διατάξεις διὰ τὴν ἐγγραφὴν ποδολύτων, ἀθλητικῶν εἰδῶν, κηλυσμάτων δι' ἀσθενείας καὶ παιδικῶν ἀμαξίων.

§ 8. Ὁ ἐπιβάτης δύναται, κατὰ τοὺς ἰσχυόντας ὅρους ἐν τῷ σταθμῷ προορισμοῦ, νὰ ὀρίσῃ τὴν ἀμαξοστοιχίαν διὰ τῆς ὁποίας πρέπει νὰ ἀποσταλῶν αἱ ἀποσκευαί του. Ἄν δὲν κάμῃ οὕτως ἡμεῖς τῆς τοιαύτης εὐχερείας, αἱ ἀποσκευαὶ ἀποστέλλονται διὰ τῆς πρώτης καταλλήλου ἀμαξοστοιχίας.

Ἐφόσον προβλέπεται ὅτι αἱ ἀποσκευαὶ πρέπει νὰ μεταβιβασθοῦν ἐξ ὀρισμένου σταθμοῦ ἀναποκρίσεως εἰς ἄλλην ἀμαξοστοιχίαν, ἡ μεταφορὰ τούτων πρέπει νὰ γίνῃ

διὰ τῆς πρώτης ἀμαξοστοιχίας, διὰ τῆς ὁποίας ἐκκαθαρίζεται, κατὰ τοὺς ὅρους τῶν ἐσωτερικῶν κανονισμῶν, ἡ τακτικὴ ὑπηρεσία μεταφορᾶς ἀποσκευῶν.

Ἡ ἀποστολὴ τῶν ἀποσκευῶν δύναται νὰ γίνῃ ὑπὸ τοὺς ἀνα καθοριζομένους ὅρους ἐφόσον δὲν ἀντίκεινται εἰς τοῦτο αἱ ἀπαιτούμεναι, κατὰ τὴν ἀποστολὴν ἢ καθ' ὁδόν, τελωνιακαὶ ἢ ἄλλαι διοικητικαὶ διατυπώσεις.

Ὁ σιδηρόδρομος δικαιούται ὡς πρὸς ὀρισμένας ἀμαξοστοιχίας, ἢ κατηγορίας ἀμαξοστοιχιῶν, νὰ μὴ δεχθῇ ἢ νὰ περιορίσῃ τὴν δυνατότητα μεταφορᾶς ἀποσκευῶν.

Ἄρθρον 22.

Δήλωσις ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως.

§ 1. Εἰς πᾶσαν μεταφορὰν ἀποσκευῶν δύναται νὰ γίνῃ δήλωσις ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως, ἐγγραφομένη ἐν τῷ δελτίῳ ἀποσκευῶν ὡς προβλέπεται ἐν ἄρθρῳ 21, § 5, στοιχ. η).

Τὸ ποσόν τῆς δηλουμένης ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως πρέπει νὰ ἀναγραφῇ εἰς τὸ νόμισμα τοῦ κράτους ἀποστολῆς ἢ καὶ εἰς οἰονδήποτε ἄλλο νόμισμα, ὀριζόμενον ὑπὸ τῶν τιμολογίων.

§ 2. Εἰσπράττεται εἰδικὸν τέλος ἐνὸς δεκάτου τοῖς χιλίοις ἐπὶ τοῦ δηλωθέντος ποσοῦ ἀνὰ ἀδιαίρετον κλάσμα 10 χιλιομέτρων. Ὡς ἐλάχιστον ὄριον εἰσπράξεως ὀρίζεται τὸ ποσὸν ἐνὸς φράγκου ἀνὰ ἀποστολήν.

Τὰ τιμολόγια δύναται νὰ μειώσουν τὸ ἀνωτέρω τέλος καὶ ἐλάχιστον ὄριον εἰσπράξεως.

Ἄρθρον 23.

Παράδοσις.

§ 1. Ἡ παράδοσις τῶν ἀποσκευῶν γίνεται ἐπὶ τῇ καταθέσει τοῦ οἰκείου δελτίου. Ὁ σιδηρόδρομος δὲν ὑποχρεοῦται νὰ ἐλέγξῃ ἂν ὁ κάτοχος τοῦ δελτίου ἔχῃ δικαίωμα πρὸς παραλαβὴν τῶν ἀποσκευῶν.

§ 2. Ὁ κάτοχος τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν δικαιούται νὰ ἀπαιτήσῃ ἀπὸ τὴν ὑπηρεσίαν παραδόσεως τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ τὴν παράδοσιν τῶν ἀποσκευῶν εὐθὺς μετὰ τὴν παρέλευσιν, ἀπὸ τῆς ἀφίξεως τῆς ἀμαξοστοιχίας, δι' ἧς ἔδει νὰ γίνῃ ἡ μεταφορὰ τῶν ἀποσκευῶν, τοῦ ἀναγκαίου χρόνου πρὸς διάθεσιν καὶ ἐκτέλεσιν, συντρεχούσης περιπτώσεως, τῶν τελωνειακῶν καὶ λοιπῶν διοικητικῶν διατυπώσεων.

§ 3. Ἐν ἀδυναμίᾳ προσαγωγῆς τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν, ὁ σιδηρόδρομος δὲν ὑποχρεοῦται νὰ παραδώσῃ τὰς ἀποσκευὰς ἐκτὸς ἂν ὁ αἰτῶν ἀποδείξῃ τὸ πρὸς παραλαβὴν δικαίωμά του. Ἄν ἡ ἀπόδειξις αὕτη κριθῇ ἀνεπαρκῆς, ὁ σιδηρόδρομος δικαιούται νὰ ἀπαιτήσῃ ἀσφάλειαν.

§ 4. Αἱ ἀποσκευαὶ παραδίδονται εἰς τὸν δι' ὃν ἐνεγράφησαν σταθμὸν. Ἐπὶ τῇ αἰτήσῃ ὁμοῦς τοῦ κατόχου τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν, ἐγκαίρως διατυπωθείσῃ, ἐφόσον ἐπιτρέπεται τοῦτο ἐκ τῶν περιστάσεων καὶ ἐφόσον ἡ τοιαύτη ἐνέργεια δὲν ἀντιβαίνει εἰς τὰς τελωνιακὰς καὶ λοιπὰς διοικητικὰς διατάξεις, δύναται νὰ ἐπιστραφοῦν αἱ ἀποσκευαὶ εἰς τὸν σταθμὸν ἀποστολῆς ἢ νὰ παραδοθῶν αὐταὶ εἰς ἐνδιάμεσον τινὰ σταθμὸν ἐπὶ ἀποδόσει τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν καὶ, ἐπὶ πλέον, ἐφόσον τοιοῦτος ὅρος τίθεται διὰ τοῦ τιμολογίου, ἐπὶ προσαγωγῇ καὶ τοῦ εἰσιτηρίου.

§ 5. Ὁ κάτοχος τοῦ δελτίου, πρὸς τὸν ὁποῖον δὲν παρεδόθη ἡ ἀποσκευὴ κατὰ τοὺς ἐν τῇ § 2 ὅρους, δύναται νὰ ζητήσῃ ὅπως γίνῃ βεβαίωσις ἐπὶ τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν τῆς ἡμερομηνίας καὶ τῆς ὥρας καθ' ἧς ἐζητήθη παρ' αὐτοῦ ἡ παράδοσις.

§ 6. Ὁ ἐπιβάτης δύναται νὰ ἀρνήθῃ τὴν παραλαβὴν τῶν ἀποσκευῶν ἐφόσον δὲν ἐγένοντο αἱ ζητηθεῖσαι παρ' αὐτοῦ ἐπαληθεύσεις ἐπὶ σκοπῷ διαπιστώσεως προταθείσης ὑπ' αὐτοῦ ζημίας.

Αἱ κατὰ τὴν παραλαβὴν τῶν ἀποσκευῶν διατυπωθεῖσαι ἐπιφυλάξεις οὐδὲν ἐπάγονται ἀποτέλεσμα ἐκτὸς ἂν ἀνεγνωρίσθησαν αὐταὶ ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου.

§ 7. Κατὰ τὰ λοιπὰ αἱ συναφεῖς πρὸς τὴν παράδοσιν ἐνέργειαι ὑπόκεινται εἰς τοὺς ἰσχύοντας ἐπὶ τοῦ ἐπιφορτισμένου μετὰ τὴν παράδοσιν σιδηροδρόμου Νόμους καὶ Κανονισμούς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙΙ

Κοινὰ διατάξεις διὰ τὰς μεταφορὰς ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν.

Ἄρθρον 24.

Τιμολόγια. Ἀπαγόρευσις ἰδιαίτερων συμφωνιῶν.

§ 1. Τὰ ὑπὸ τῶν σιδηροδρόμων καταρτιζόμενα διεθνῆ τιμολόγια πρέπει νὰ περιλαμβάνουν ὅλους τοὺς καθοριστικούς διὰ τὴν μεταφορὰν εἰδικούς ὁρους καὶ ὅλα τὰ ἀναγκαῖα στοιχεῖα πρὸς ὑπολογισμὸν τῶν κομίστρων καὶ τῶν προσθέτων τελῶν, συντρεχούσης δὲ περιπτώσεως, νὰ καθορίζουν καὶ τοὺς ὁρους τῆς ἐπικαταλλαγῆς.

§ 2. Ἡ δημοσίευσίς τῶν τιμολογίων εἶναι ὑποχρεωτική μόνον διὰ τὰ Κράτη, τῶν ὁποίων οἱ σιδηροδρομοὶ μετέχουν εἰς τὰ τιμολόγια ταῦτα ὡς δίκτυα ἀφιεργίας ἢ προορισμοῦ. Τὰ τιμολόγια καὶ αἱ τροποποιήσεις αὐτῶν ἰσχύουν ἀπὸ τῆς ὁρισθείσης κατὰ τὴν δημοσίευσιν αὐτῶν ἡμερομηνίας. Αὐξήσεις τιμολογίων καὶ ἄλλαι διατάξεις καθιστῶσαι ἐπαχθεστέρας τοὺς εἰς τὰ τιμολόγια ταῦτα προβλεπομένους ὁρους μεταφορὰς δὲν δύναται νὰ ἰσχύουν πρὸ τῆς παρελεύσεως ἐξ τοῦλάχιστον ἡμερῶν ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεώς των.

§ 3. Εἰς ἕκαστον σταθμὸν λειτουργοῦντα διὰ τὴν διεθνῆ ὑπηρεσίαν μεταφορῶν πρέπει νὰ ὑπάρχῃ διὰ τὸν ἐπιβάτην ἡ δυνατότης νὰ λάβῃ γνῶσιν τῶν τιμολογίων ἢ ἀποσπασμάτων τῶν τιμολογίων, ἐμφαινόντων τὰς τιμὰς τῶν πρὸς ἑκδοσιν ἐν αὐτῷ διεθνῶν εἰσιτηρίων καὶ τῶν ἀντιστοιχῶν κομίστρων δι' ἀποσκευὰς.

§ 4. Τὰ τιμολόγια πρέπει νὰ ἐφαρμόζονται ὁμοιόμορφως ἐναντι ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων.

Πᾶσα ἰδιαίτερα συμφωνία, συνεπαγομένη τὴν παροχὴν ἐκπτώσεως ἐπὶ τῶν τιμῶν τῶν τιμολογίων ἀπαγορεύεται ρητῶς καὶ εἶναι αὐτοδικαίως ἀκυρὸς.

Ἐπιτρέπονται ὅμως ἐκπτώσεις προσηκόντων δημόσιευόμεναι καὶ ἐξ ἴσου προσίτι εἰς πάντας ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς ὁρους ὡς καὶ ἐκπτώσεις παρέχόμεναι εἴτε διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ σιδηροδρόμου εἴτε διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν Δημοσίων Ἀρχῶν, εἴτε χάριν σκοπῶν ἀγαθοεργίας, ἀγωγῆς καὶ μορφώσεως.

Ἄρθρον 25.

Διατυπώσεις ἀπαιτούμεναι ὑπὸ τῶν τελωνιακῶν καὶ λοιπῶν διοικητικῶν Ἀρχῶν.

Ὁ ἐπιβάτης ὀφείλει νὰ συμμορφοῦται πρὸς τὰς ἐκδιδόμενας ὑπὸ τῶν Τελωνιακῶν καὶ λοιπῶν διοικητικῶν Ἀρχῶν διατάξεις συναφῶς εἴτε μετὰ αὐτὸν τοῦτον τὸν ἐπιβάτην, εἴτε μετὰ τὸν ἑλεγχον τῶν ἀποσκευῶν του, ἐγγεγραμμένων ἢ μὴ. Ὁφείλει οὗτος κατὰ κανόνα νὰ παρίσταται εἰς τὸν ἑλεγχον τοῦτον, πλὴν τῶν περιπτώσεων ἀπαλλαγῆς του ἀπὸ τῆς ὑποχρέωσιν ταύτης τῶν ἀναγνωριζομένων διὰ τῶν Νόμων ἢ τῶν Κανονισμῶν. Ὁ σιδηροδρομὸς οὐδεμίαν ἀναλαμβάνει ἐναντι τοῦ ἐπιβάτου εὐθύνην διὰ τὴν περίπτωσιν μὴ τηρήσεως ὑπὸ τοῦ τελευταίου τούτου τῶν ἀνωτέρω ὑποχρεώσεων του.

Ἄρθρον 26.

Ἐπιστροφὰ καὶ συμπληρωματικὰ καταβολὰ.

§ 1. Ἐφόσον ὁ ἐπιβάτης ἐξήτησε νὰ τῷ ἐπιστραφῇ διὰ τὸ σύνολον ἢ τμήμα τῆς διαδρομῆς, τὸ ὅλον ἢ μέρος τοῦ παρ' αὐτοῦ καταβληθέντος ἀντιτίμου τοῦ εἰσιτηρίου του, ἡ ἐπιστροφή θὰ γίνῃ διὰ τὰς κάτωθι μνημονευόμενας περιπτώσεις ὑπὸ τοὺς ἐξῆς ὁρους:

§ 2. Αἱ παροῦσαι διατάξεις ἀναφέρονται ρητῶς εἰς τὰς ἐξῆς μόνον περιπτώσεις:

α) μὴ χρησιμοποίησις τοῦ εἰσιτηρίου ἐξ ἰδίων τοῦ ἐπιβάτου λόγων.

β) μὴ χρησιμοποίησις τοῦ εἰσιτηρίου, καλυπθέντος τοῦ ἐπιβάτου νὰ κάμῃ ἐνῆρξιν αὐτοῦ συνεπεῖς καθυστέρησεως ἢ καταργήσεως ἀντιστοιχίας ἢ δικαιοσύνης τῆς ὑπηρεσίας.

γ) μερικὴ χρησιμοποίησις τοῦ εἰσιτηρίου ἐπὶ τμήματος μόνον τῆς διαδρομῆς συνεπεῖς ὁνότου, ὁποῦ εἶχε ἢ αὐτοχρήματος ἐπισυμβάντος εἰς τὸν ἐπιβάτην ἢ δι' ἄλλους ἐπιτακτικούς λόγους.

δ) χρησιμοποίησις τοῦ εἰσιτηρίου ἐπὶ τμήματος μόνον τῆς διαδρομῆς, τοῦ ἐπιβάτου διὰ τὸν ὅτι εἰς ἐνδιάμεσον σταθμὸν τῆς διαδρομῆς ὅτι παραιτεῖται τοῦ ταξιδίου ἐπὶ τοῦ ὑπολοίπου τμήματος.

ε) χρησιμοποίησις τοῦ εἰσιτηρίου ἐπὶ τμήματος μόνον τῆς διαδρομῆς, τοῦ ἐπιβάτου καλυπθέντος συνεπεῖς καθυστέρησεως ἢ καταργήσεως ἀντιστοιχίας ἢ δικαιοσύνης τῆς ὑπηρεσίας, νὰ συνεχίσῃ τὸ ταξίδιον του κατὰ τὸ δημοσιολογίον ἐλλείψει ἀνταποκρίσεως.

ζ) χρησιμοποίησις τοῦ εἰσιτηρίου ἐπὶ τοῦ συνόλου ἢ τμήματος τῆς διαδρομῆς εἰς ὅσον κακοτέχνον, ἐλλοίπει θέσεως ἀντιστοίχου πρὸς τὴν τοῦ εἰσιτηρίου.

§ 3. Διὰ τὰ ἐπὶ ἐκπτώσει εἰσιτήρια ἢ ἐπιστροφῇ περιορίζεται εἰς μόνους τὰς περιπτώσεις, τὰς ἀναφερομένας ἀνωτέρω ἐν § 2 ὑπὸ στοιχεῖα β) καὶ ε).

Τὰ κοινὰ μετ' ἐπανόδου εἰσιτήρια καὶ τὰ ἐπὶ ἐκπτώσει κατὰ τὸ ἄρθρον 6 ἐκδιδόμενα παιδικὰ εἰσιτήρια, δὲν θεωροῦνται εἰσιτήρια ἐπὶ ἐκπτώσει κατὰ τὴν ἐννοίαν τῆς παρούσης παραγράφου.

§ 4. Ὁ σιδηροδρομὸς δικαιούται ἐπὶ πάσης αἰτήσεως ἐπιστροφῆς νὰ ἀξιῶσιν τὴν ὑπὸ τοῦ ἐπιβάτου προσαγωγὴν παντὸς ἀναγκαίου δικαιολογητικοῦ.

§ 5. Ἐπιστροφή τοῦ ἀντιτίμου δύναται νὰ γίνῃ μόνον ἐπὶ τῇ προσαγωγῇ τοῦ εἰσιτηρίου.

Εἰς τὰς ἀνωτέρω ἐν § 2 ὑπὸ στοιχ. α), β), δ) καὶ ε) προβλεπομένας περιπτώσεις, ὁ ἐπιβάτης ὀφείλει νὰ προσαγάγῃ καὶ ἐπίσημον βεβαίωσιν, ἐκδιδομένην ἐπὶ τῇ αἰτήσσει του ὑπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀφιεργίας ἢ τοῦ οἰκείου ἐνδιαχέστου σταθμοῦ.

Εἰς τὴν ἐν § 2, ὑπὸ στοιχ. ζ) προβλεπομένην περίπτωσιν, ὁ ἐπιβάτης ὀφείλει, ἐξ ἄλλου, νὰ προσαγάγῃ ἐπίσημον βεβαίωσιν τῆς σιδηροδρομικῆς ὑπηρεσίας, πιστοποιούσαν ὅτι ἐπὶ τῆς δεδομένης διαδρομῆς ὁ ἐπιβάτης κατέλαβε θέσιν ἐν διαμεριστικῇ θέσει κατωτέρως τῆς ἑξ ἐδικαιούτο βάσει τοῦ εἰσιτηρίου του.

§ 6. Ἐξαιροῦνται τῆς ἐπιστροφῆς οἱ φόροι, τὰ δι' ἐνοικίαςιν θέσεως καταβλλόμενα συμπληρωματικά, τὰ τέλη ἐκτυπώσεως καὶ αἱ ἐπὶ τῆς πωλήσεως εἰσιτηρίων προμήθεια.

Ἐκπίπτουνται ἐκ τοῦ ἐπιστρεπτέου ποσοῦ: δικαίωμα 10 ο)ο μετ' ἐλάχιστον ὅριον 0,50 καὶ ἀνωτάτου ὅριον 3 φράγκων ἀνὰ εἰσιτήριο, ἀποδείξεως δὲ περιπτώσεως καὶ τὰ τέλη ἐμβάσματος.

Δὲν γίνεται ὅμως ἡ ἀνωτέρω κράτησις εἰς τὴν περίπτωσιν τὸ μὴ χρησιμοποίηθαι εἰσιτηρίου ἀποσπέρφῃ ἐντὸς τῆς ἰδίας ἡμέρας καθ' ἣν ἐξεδόθη εἰς τὸ ἐκδοθῆναι γινώσκον, οὔτε καὶ εἰς τὰς ἐν τῇ § 2 ὑπὸ στοιχ. β) καὶ ε) προβλεπομένας περιπτώσεις.

Κατ' ἐφαρμογὴν τῶν προηγουμένων διατάξεων τῆς παρούσης παραγράφου, ἐπιστρεφονται εἰς ἐκαστὴν τῶν ἐν τῇ § 2 προβλεπομένων περιπτώσεων τὰ κάτωθι ποσά:

—εἰς τὰς περιπτώσεις ὑπὸ στοιχ. α) καὶ β), τὸ καταβληθὲν ἀντίτιμον.

—εἰς τὰς περιπτώσεις ὑπὸ στοιχ. γ), δ) καὶ ε), ἡ διαφορά μεταξὺ τῆς καταβληθείσης συνολικῆς τιμῆς καὶ τοῦ κομίστρου διὰ τὴν διακινούμενην διαδρομὴν, ὑπολογιζομένου κατὰ τὸ κανονικὸν (γενικὸν) τιμολόγιον.

—εἰς τὴν περίπτωσιν ὑπὸ στοιχ. ζ), ἡ διαφορά μεταξὺ τῆς ὑπὸ τοῦ ἐπιβάτου καταβληθείσης τιμῆς καὶ τῆς τιμῆς ἣν ἔδει οὗτος νὰ καταβλῇ δι' εἰσιτήριο ἀντιστοιχούντα εἰς τὴν καταβληθείσαν ἐπ' αὐτοῦ θέσει ἐν ἐκαστῇ τῶν προηγουμένων περιπτώσεων διαδρομῶν.

§ 7. Εἰς τὰς περιπτώσεις ὁ ἐπιβάτης ζητεῖ νὰ τῷ ἐπισ-

στραφούν τὰ κόμιστρα τῶν ἀποσκευῶν του διὰ τὴν συνολικὴν διαδρομὴν ἢ τμήμα μόνον αὐτῆς, ἢ ἐπιστροφή διενεργεῖται ὑπὸ τοὺς ἐξῆς ὅρους :

Ἐκπίπτει πάντοτε ἐκ τοῦ ἐπιστρεπτέου ποσοῦ δικαίωμα 0,50 φρ. ἀνά δελτίον, συντρεχούσης δὲ περιπτώσεως καὶ οἱ φόροι.

Ἄν αἱ ἀποσκευαὶ ἀποσυρθοῦν πρὸ τῆς ἀποστολῆς των ἐκ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς, τὰ κόμιστρα ἐπιστρέφονται. Ἄν ὅμως ἀποσυρθοῦν ἐκ τινος διαμέσου σταθμοῦ, ὁ κἀτοχος τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν ὀφείλει διὰ τὴν ἐπιστροφήν νὰ λάβῃ ἐκ τοῦ διαμέσου τούτου σταθμοῦ σχετικὴν βεβαίωσιν, ἣν θὰ ἐπισυνάψῃ εἰς τὴν αἴτησιν ἐπιστροφῆς.

§ 8. Τὰ τιμολόγια δύνανται νὰ περιλάβουν διαφόρους τῶν προηγουμένων διατάξεις ὑπὸ τὸν ὅρον νὰ μὴ καθιστοῦν αὐταὶ ἐπαχθεστέραν τὴν θέσιν τοῦ ἐπιβάτου.

§ 9. Οἱ ἀδήποτε αἰτήσεις ἐπιστροφῆς, στηριζομένη εἰς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος ἀρθροῦ ὡς καὶ εἰς τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 12 εἶναι ἀπαράδεκτος, ἐφόσον δὲν ὑπεβλήθη αὕτη εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ σιδηροδρόμου ἐντὸς προθεσμίας ἐξ μηνῶν, ὑπολογιζομένης, διὰ μὲν τὰ εἰσιτήρια ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς προθεσμίας αὐτῶν, διὰ δὲ τὰ δελτία ἀποσκευῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἐκδόσεως αὐτῶν.

§ 10. Ἐπὶ περιπτώσεως ἐσφαλμένης τιμολογήσεως ἢ λάθους κατὰ τὸν ὑπολογισμόν τῶν τελῶν μεταφορᾶς καὶ τῶν διαφορῶν τελῶν, ἢ μὲν ἐπὶ πλεόν διαφορὰ εἶναι ἐπιστρεπτέα ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου, ἢ δὲ ἐπὶ ἔλαττον διαφορὰ καταβλητέα ὑπὸ τοῦ ἐπιβάτου.

§ 11. Ἡ ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου διαπιστωθεῖσα ἐπὶ πλεόν διαφορὰ πρέπει, εἰ δυνατόν, νὰ γνωστοποιηθῇ αὐτεπαγγέλτως εἰς τὸν ἐνδιαφερόμενον, ἐφόσον αὕτη ὑπερβαίνει τὸ ποσὸν 0,50 φρ. ἀνά εἰσιτήριο ἢ δελτίον ἀποσκευῶν, ὁ δὲ διακωνισμὸς ταύτης πρέπει νὰ γίνῃ τὸ ταχύτερον δυνατόν δαπάνη τοῦ ἐπιβάτου.

§ 12. Πρὸς ὑπολογισμόν τῆς ἐπὶ πλεόν εἰσπραχθείσης καὶ ἐπιστρεπτέας ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου διαφορᾶς ἢ τῆς ἐπὶ ἔλαττον εἰσπραχθείσης καὶ ὑπὸ τοῦ ἐπιβάτου καταβλητέας διαφορᾶς ἐφαρμόζεται ἡ ἐπίσημος τιμὴ συναλλάγματος τῆς ἡμερομηνίας καθ' ἣν εἰσπραχθῆσαν τὰ κόμιστρα. Ἄν ἡ πληρωμὴ τῶν διαφορῶν τούτων γίνῃ εἰς νόμισμα διάφορον ἀπὸ τὸ εἰς ὃ ἐγένετο ἡ εἰσπραχθεῖσα, ἢ ἐφαρμοστέα τιμὴ εἶναι ἡ τῆς ἡμερομηνίας καθ' ἣν γίνεται ἡ πληρωμή.

§ 13. Εἰς ὅλας τὰς μὴ προβλεπομένας ἐν τῷ παρόντι ἀρθρῷ περιπτώσεις καὶ ἐν ἑλλείψει εἰδικῶν συμφωνιῶν μεταξὺ τῶν σιδηροδρόμων, εἶναι ἐφαρμοστέοι οἱ ἐν τῷ τύπῳ ἀρετηρίας ἰσχύοντες Νόμοι καὶ Κανονισμοί.

Ἄρθρον 27.

Ἀμφισβητήσεις.

Αἱ μεταξὺ ἐπιβατῶν ἢ μεταξὺ τούτων καὶ τῶν ὑπαλλήλων ἀμφισβητήσεις λύνονται προσωρινῶς, ἐν τοῖς σταθμοῖς μὲν ὑπὸ τοῦ σταθμάρχου ὑπηρεσίας, καθ' ὅδον δὲ ὑπὸ τοῦ προϊσταμένου ἀμαξοστοιχίας.

ΜΕΡΟΣ III

Εὐθύνη. Ἀγωγὴ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΠΡΩΤΟΝ

Εὐθύνη

Ἄρθρον 28.

Διανομὴ εὐθύνης διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν, ἀποσκευῶν χειρὸς καὶ ζώων.

§ 1. Ἡ εὐθύνη τοῦ σιδηροδρόμου διὰ θάνατον, τραυματισμὸν ἢ οἰκονομικὴν ἄλλαν βλάβην τῆς σωματικῆς ἀκεραιότητος τοῦ ἐπιβάτου ὡς καὶ διὰ ζημίαν προκληθεῖσας συνεπείᾳ καθυστέρησεως ἢ καταργήσεως ἀμαξοστοιχίας ἢ ἑλλείψεως ἀνταποκρίσεως ὑπόκειται εἰς τοὺς Νόμους

καὶ Κανονισμοὺς τοῦ Κράτους, ἐπὶ τοῦ ὁποίου προέκυψε τὸ συμβάν τοῦτο. Τὰ ἐπόμενα ἀρθρα τοῦ παρόντος Μέρους δὲν ἐφαρμόζονται εἰς τὰς ἐν λόγῳ περιπτώσεις.

§ 2. Καθ' ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὰς ἀποσκευὰς χειρὸς καὶ τὰ ζῶα, τῶν ὁποίων ἡ ἐπίβλεψις, βάσει τοῦ ἀρθροῦ 14, § 3, ἀπόκειται εἰς τὸν ἐπιβάτην, ὁ σιδηροδρόμος εὐθύνεται μόνον διὰ τὰς ἐξ ἰδίου πταίσματος προξενηθείσας ζημίας.

§ 3. Ἐν τῷ παρόντι θέματι δὲν ὑφίσταται συλλογικὴ εὐθύνη.

Ἄρθρον 29.

Συλλογικὴ εὐθύνη τῶν σιδηροδρόμων διὰ τὰς ἀποσκευὰς.

§ 1. Ὁ σιδηροδρόμος, ὁ ὁποῖος ἐδέχθη πρὸς μεταφορὰν ἀποσκευὰς καὶ ἐξέδωκε διεθνὲς δελτίον ἀποσκευῶν εὐθύνεται διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς μεταφορᾶς ἐπὶ τῆς ὅλης διαδρομῆς μέχρι τῆς παραδόσεως.

§ 2. Ἐκαστος τῶν ἐπομένων κατὰ σειρὰν σιδηροδρόμων διὰ μόνου τοῦ γεγονότος τῆς ὑπ' αὐτοῦ παραλαβῆς τῶν ἀποσκευῶν, ὑπεισέρχεται εἰς τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς καὶ ἀναλαμβάνει τὰς ἐντεῦθεν ἀπορροεῦσας ὑποχρεώσεις, τηρουμένων τῶν διατάξεων τοῦ ἀρθροῦ 43 § 2 σχετικῶς μετὰ τὸν σιδηροδρόμον προορισμοῦ.

Ἄρθρον 30.

Ἐκτασις τῆς εὐθύνης.

§ 1. Ὁ σιδηροδρόμος εὐθύνεται διὰ καθυστέρησιν ὡς πρὸς τὴν παράδοσιν, διὰ ζημίαν ἐξ ὀλικῆς ἢ μερικῆς ἀπωλείας τῶν ἀποσκευῶν ἢ καὶ βλάβης αὐτῶν, αἱ ὁποῖαι ἐπέρχονται κατὰ τὸν ἀπὸ τῆς παραλαβῆς πρὸς μεταφορὰν μέχρι τῆς παραδόσεως χρόνου.

§ 2. Ὁ σιδηροδρόμος ἀπαλλάσσεται τῆς εὐθύνης ταύτης ἂν ἡ καθυστέρησις παραδόσεως, ἢ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη προῆλθεν ἐκ πταίσματος τοῦ ἐπιβάτου ἢ ἐξ ἐντολῆς αὐτοῦ, διὰ τὴν ὁποίαν δὲν συντρέχει ὑπαίτιότης τοῦ σιδηροδρόμου, ἐξ ἰδίου ἑλαττώματος τῶν ἀποσκευῶν ἢ ἐκ περιστατικῶν ἀναπορεύτων διὰ τὸν σιδηροδρόμον, τὰς συνεπείας τῶν ὁποίων δὲν ἠδύνατο οὗτος νὰ ἀποστρέψῃ.

§ 3. Ἀμυβανομένης ὑπ' ὅψιν καὶ τῆς διατάξεως τοῦ ἀρθροῦ 31, § 2, ὁ σιδηροδρόμος ἀπαλλάσσεται τῆς εὐθύνης ταύτης ἐφόσον ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη προέκυψεν εἴτε ἐξ εἰδικῶν κινδύνων συναρῶν μετὰ τὴν εἰδικὴν φύσιν τῶν ἀποσκευῶν, τὴν ἑλλειψὶν ἢ τὴν ἐλαττωματικότητα τῆς συσκευασίας, εἴτε ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι ἀντικείμενα ἀποκλειόμενα τῆς μεταφορᾶς ἀπεστάλησαν, παρὰ ταῦτα, ὡς ἀποσκευαί.

Ἄρθρον 31.

Βάρος ἀποδείξεως.

§ 1. Ἡ ἀπόδειξις τοῦ ὅτι ἡ καθυστέρησις παραδόσεως, ἢ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη προεκλήθησιν ὡς οἰοῦντο τῶν ἐν ἀρθρῷ 30, § 2 προβλεπομένων περιστατικῶν βαρύνει τὸν σιδηροδρόμον.

§ 2. Ἐφόσον ὁ σιδηροδρόμος ἀποδεικνύει ὅτι, κατὰ τὰ συντρέξαντα πραγματικὰ περιστατικά, ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη ἠδύνατο νὰ προέλθῃ ἐξ ἐνὸς ἢ πολλῶν τῶν ἐν ἀρθρῷ 30, § 3 προβλεπομένων εἰδικῶν κινδύνων, συντρέχει τεκμήριον περὶ τοῦ ὅτι αὕτη προῆλθε πράγματι ἐκεῖθεν. Ὁ δικαιούχος ὅμως ἔχει δικαίωμα ἀνταποδείξεως περὶ τοῦ ὅτι ἡ ζημία οὐδόλως προῆλθεν ἢ τοῖλάχιστον δὲν προῆλθεν ἀποκλειστικῶς ἐκ τούτου κινδύνου.

Ἄρθρον 32.

Τεκμήριον ἀπωλείας τῶν ἀποσκευῶν. Περίπτωσης ἀνευρέσεως ἀπωλεσθεισῶν ἀποσκευῶν.

§ 1. Ὁ δικαιούχος δύνανται ἄνευ περριτέρω ἀποδείξεων νὰ θεωρήσῃ ἑλλεῖπον δέμα ὡς ἀπωλεσθὲν ἐφόσον τοῦτο δὲν παρεδόθη ἐντὸς δέκα τεσσάρων ἡμερῶν μετὰ τὴν ὑποβολήν, κατὰ τὸ ἀρθρον 23, § 2, τῆς περὶ παραδόσεως τούτου αἰτήσεως.

§ 2. "Αν τὸ θεωρούμενον ὡς ἀπωλεσθὲν δέμα ἀνευρεθῇ ἐντὸς ἔτους ἀπὸ τῆς αἰτήσεως περὶ παραδόσεως, ὁ σιδηρόδρομος ὀφείλει νὰ εἰδοποιήσῃ σχετικῶς τὸν δικαιούχον ἐφόσον ἡ κατοικία τοῦτου εἶναι γνωστὴ ἢ εἶναι δυνατόν νὰ ἀνευρεθῇ αὕτη. Ἐντὸς προθεσμίας τριάντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς λήψεως τῆς εἰδοποιήσεως ταύτης, ὁ δικαιούχος δύναται νὰ ἀξιῶσῃ ὅπως ἡ ἀποσκευὴ ποραδοθῇ εἰς αὐτὸν εἰς οἶονδήποτε σταθμὸν τῆς διαδρομῆς ἐναντι πληρωμῆς παρ' αὐτοῦ τῶν τελῶν μεταφορᾶς ἀπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς μέχρι τοῦ σταθμοῦ ὅπου γίνεται ἡ παράδοσις καὶ ἐπὶ ἐπιστροφῇ τῆς ἡν ἔλαβεν οὗτος ἀποζημιώσεως, ἀφαίρουμένων ἐνδεχομένως τῶν τελῶν, τὰ ὅποια εἶχον περιληφθῇ εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἀποζημίωσιν καὶ ἐπιφυλασσομένου παντὸς δικαιώματος πρὸς ἀποζημίωσιν διὰ τὴν ἐν ἀρθρῷ 35 καί, ἐνδεχομένως, ἐν ἀρθρῷ 36 προβλεπομένην καθυστέρησιν παραδόσεως.

"Αν τὸ ἀνευρεθὲν δέμα δὲν ζητηθῇ ἐντὸς τῆς προβλεπομένης προθεσμίας τριάντα ἡμερῶν ἢ ἂν τὸ δέμα ἀνευρεθῇ μετὰ παρέλευσιν ἔτους ἀπὸ τῆς αἰτήσεως περὶ παραδόσεως, ὁ σιδηρόδρομος θὰ διαθέσῃ τοῦτο συμφώνως πρὸς τοὺς Νόμους καὶ Κανονισμοὺς τοῦ Κράτους εἰς ὃ ἀνήκει οὗτος.

"Αρθρον 33.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ ἀπωλείας τῶν ἀποσκευῶν.

Εἰς ἃς περιπτώσεις ὁ σιδηρόδρομος βαρύνεται, βάσει τῶν διατάξεων τῆς παρούσης. Συμβάσεως, μετ' ἀποζημιώσιν δι' ὀλικὴν ἢ μερικὴν ἀπώλειαν ἀποσκευῶν, ἢ σχετικὴ ἀξίωσις δύναται νὰ περιλάβῃ :

α) ἀποδεικνυομένου τοῦ ποσοῦ τῆς ζημίας : ποσὸν ἴσον πρὸς τὸ ἀποδειχθὲν, ἐν πάσῃ ὅμως περιπτώσει οὐχὶ ἀνωτέρον τῶν 40 φράγκων ἀνὰ χιλιόγραμμον τοῦ ἐλλείποντος μικτοῦ βάρους.

β) μὴ ἀποδεικνυομένου τοῦ ποσοῦ τῆς ζημίας : ποσὸν κατ' ἀποκοπὴν ὑπολογιζόμενον πρὸς 20 φράγκα ἀνὰ χιλιόγραμμον τοῦ ἐλλείποντος μικτοῦ βάρους.

Ἐπιστρέφονται, ἐξ ἄλλου, τὸ κόμιστρον, τὰ τελωνειακὰ δικαιώματα ἢ ἄλλα ποσὰ καταβληθέντα διὰ τὴν μεταφορὰν τῆς ἀπωλεσθείσης ἀποσκευῆς ἀνευ ἄλλης ἀποζημιώσεως.

"Αρθρον 34.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ βλάβης ἀποσκευῶν.

Εἰς περίπτωσιν βλάβης, ὁ σιδηρόδρομος ὀφείλει νὰ καταβάλῃ τὸ ποσὸν καθ' ὃ ἐμειώθη ἡ ἀξία τῶν ἀποσκευῶν ἀνευ ἄλλης ἀποζημιώσεως.

Ἡ ἀποζημίωσις δὲν δύναται, ἐν τούτοις, νὰ ὑπερβῇ τὰ κάτωθι ὅρια :

α) ἂν τὸ σύνολον τῶν ἀποσκευῶν ὑπέστη μείωσιν ἀξίας λόγῳ τῆς βλάβης, τὸ ποσὸν τῆς καταβλητέας ἀποζημιώσεως δι' ὀλικὴν ἀπώλειαν.

β) ἂν μέρος μόνον τῶν ἀποσκευῶν ὑπέστη μείωσιν ἀξίας λόγῳ τῆς βλάβης, τὸ ποσὸν τῆς καταβλητέας ἀποζημιώσεως δι' ἀπώλειαν τοῦ ὑποστάντος τὴν μείωσιν ἀξίας τμήματος.

"Αρθρον 35.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ καθυστερήσεων παραδόσεως τῶν ἀποσκευῶν.

§ 1. Ἐπὶ καθυστερήσεως εἰς τὴν παράδοσιν, ἂν ὁ δικαιούχος δὲν ἀποδείξῃ ὅτι προέκυψεν ἐντεῦθεν ζημία, ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλῃ ἀποζημιώσιν ὀριζομένην εἰς εἴκοσιν ἑκατοστὰ τοῦ φράγκου ἀνὰ χιλιόγραμμον μικτοῦ βάρους τῶν ἐν καθυστέρήσει παραδοθεισῶν ἀποσκευῶν καὶ ἀνὰ ἀδιαίρετον εἰκοσιτετράωρον ἀπὸ τῆς πρὸς παράδοσιν αἰτήσεως μετ' ἀνωτέρον ὅριον δέκα τεσσάρων ἡμερῶν.

§ 2. "Αν ἀποδειχθῇ ὅτι προέκυψε ζημία ἐκ τῆς καθυστερήσεως καταβάλλεται διὰ τὴν ζημίαν ταύτην ἀποζημιώσεις οὐχὶ ἀνωτέρα τοῦ τετραπλασίου τῆς ἐν § 1 ὀριζομένης κατ' ἀποκοπὴν ἀποζημιώσεως.

§ 3. Αἱ ἐν ταῖς §§ 1 καὶ 2 προβλεπόμεναι ἀποζημιώσεις δὲν δύναται νὰ καταβληθοῦν ὁμοῦ μετὰ τῶν ἀποζημιώσεων δι' ὀλικὴν ἀπώλειαν τῶν ἀποσκευῶν.

Ἐπὶ μερικῆς ἀπωλείας, αἱ ἀποζημιώσεις αὗται καταβάλλονται, συντρεχούσης περιπτώσεως, διὰ τὸ μὴ ἀπωλεσθὲν τμήμα τῶν ἀποσκευῶν.

Ἐπὶ περιπτώσεως βλάβης καταβάλλονται αὗται, συντρεχούσης περιπτώσεως, ὁμοῦ μετὰ τῆς ἐν ἀρθρῷ 34 προβλεπομένης ἀποζημιώσεως.

Εἰς πᾶσαν περίπτωσιν, ἀθροιστικὴ καταβολὴ τῶν ἐν ταῖς §§ 1 καὶ 2 προβλεπομένων ἀποζημιώσεων μετὰ τῶν ἐν τοῖς ἀρθροῖς 33 καὶ 34 προβλεπομένων τοιοῦτων δὲν δύναται νὰ καταλήξῃ εἰς πληρωμὴν συνολικῆς ἀποζημιώσεως ἀνωτέρας ἀπὸ τὴν καταβλητέαν δι' ὀλικὴν ἀπώλειαν τῶν ἀποσκευῶν.

"Αρθρον 36.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ περιπτώσεως καθ' ἣν ἐδηλώθη ἰδιαίτερα ἀποζημιώσεις.

Ἐφόσον ἐγένετο δήλωσις ἰδιαίτερας ἀποζημιώσεως, δύναται νὰ ζητηθῇ, πέραν τῶν ἐν τοῖς ἀρθροῖς 33, 34 καὶ 35 προβλεπομένων ἀποζημιώσεων, καὶ ἡ ἐπανόρθωσις τῆς ἀποδεικνυομένης προσθέτου ζημίας μέχρι τοῦ δηλωθέντος ποσοῦ ἰδιαίτερας ἀποζημιώσεως.

"Αρθρον 37.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ περιπτώσεως δόλου ἢ βαρείας ἀμελείας τοῦ σιδηροδρόμου.

"Αν ἡ καθυστέρησις παραδόσεως, ἢ ὀλικὴ ἢ μερικὴ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη τῶν ἀποσκευῶν ὀφείλονται εἰς δόλον ἢ εἰς βαρεῖαν ἀμέλειαν τοῦ σιδηροδρόμου, ὁ δικαιούχος πρέπει νὰ ἀποζημιωθῇ πλήρως διὰ τὴν ἀποδεικνυομένην ζημίαν καὶ μέχρι τοῦ διπλασίου τῶν ἐν τοῖς ἀρθροῖς 33, 34, 35 καὶ 36 προβλεπομένων ἀνωτάτων ἀποζημιώσεων.

"Αρθρον 38.

Τόκοι τῆς ἀποζημιώσεως.

Ὁ δικαιούχος δύναται νὰ ἀξιῶσῃ τόκον ἐπὶ τοῦ ποσοῦ τῆς ἀποζημιώσεως. Οἱ τόκοι οὗτοι, ὑπολογιζόμενοι πρὸς πέντε τοῖς ἑκατὸν ἐτησίως, ὀφείλονται μόνον ἂν τὸ ποσὸν τῆς ἀποζημιώσεως εἶναι ἀνωτέρον τῶν δέκα φράγκων ἀνὰ δελτίον ἀποσκευῶν, τρέχουν δὲ ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐν ἀρθρῷ 41 προβλεπομένης διοικητικῆς αἰτήσεως ἢ, ἂν δὲν ὑπεβλήθῃ τοιαύτη αἴτησις, ἀπὸ τῆς ἐγέρσεως τῆς ἀγωγῆς.

"Αρθρον 39.

Ἐπιστροφή τῶν ἀποζημιώσεων.

Ἀποζημιώσεις εἰσπραχθεῖσα ἀνευ νομίμου αἰτίας εἶναι ἐπιστρεπτέα.

Ἐπὶ περιπτώσεως ἀπάτης, ὁ σιδηρόδρομος δικαιούται πρὸς τούτους νὰ ἀξιῶσῃ ὅπως καταβληθῇ αὐτῷ ποσὸν ἴσον πρὸς τὸ ὑπ' αὐτοῦ ἀχρεωστήτως καταβληθέν.

"Αρθρον 40.

Εὐθύνη τοῦ σιδ)μου διὰ τοὺς ὑπαλλήλους του.

Ὁ σιδηρόδρομος εὐθύνεται διὰ τοὺς ὑπαλλήλους τῆς ὑπηρεσίας του καὶ διὰ τὰ ἄλλα πρόσωπα, τὰ ὅποια χρησιμοποιοῖ οὗτος πρὸς ἐκτέλεσιν ἀναληφθείσης ὑπ' αὐτοῦ μεταφορᾶς.

Εἰς ἃς ὅμως περιπτώσεις, αἰτήσῃ τοῦ ἐνδιαφερομένου, οἱ ὑπάλληλοι τοῦ σιδηροδρόμου προσφέρουν ὑπηρεσίας, αἱ ὅποια δὲν ἀπόκεινται εἰς τὸν σιδηρόδρομον, θεωροῦνται οὗτοι ὡς ἐνεργοῦντες διὰ λ)σμὸν τῶν ἐπιβατῶν, πρὸς τοὺς ὁποίους παρέχουν τὰς ὑπηρεσίας ταύτας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ II.

Διοικητικαὶ αἰτήσεις. Ἀγωγαί. Διαδικασία καὶ παραγραφή ἐπὶ δικῶν συναφῶν μετὰ τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς.

"Αρθρον 41.

Διοικητικαὶ αἰτήσεις.

§ 1. Αἱ συναφεῖς μετὰ τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς διοικητικαὶ αἰτήσεις θὰ ἀπευθύνονται πρὸς τὸν ἐν ἀρθρῷ 43 ὀριζόμενον σιδηρόδρομον.

§ 2. Τὸ δικαίωμα ὑποβολῆς αἰτήσεως ἀνήκει εἰς πρόσωπα δικαιούμενα, βάσει τοῦ ἀρθροῦ 42, νὰ ἐναγάζουν τὸν σιδηρόδρομον.

§ 3. Εἰσητήρια, δελτία ἀποσκευῶν καὶ ἄλλα ἐγγράφια, τὰ ὁποῖα ὁ δικαιούχος κρίνει σκόπιμον νὰ ἐπισυνάψῃ εἰς τὴν αἴτησίν του, πρέπει νὰ ὑποβάλλωνται εἴτε ἐν πρωτοτύπῳ, εἴτε ἐν ἀντιγράφῳ, δεόντως κεχυρωμένῳ, ἐφόσον ἠθελετοῦτο ζητηθῇ ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου.

Κατὰ τὸν διακανονισμόν τῆς αἰτήσεως, δύναται ὁ σιδηρόδρομος νὰ ἀξιώσῃ τὴν ἐπιστροφὴν τῶν εἰσητηρίων ἢ τῶν δελτίων ἀποσκευῶν.

"Αρθρον 42.

Πρόσωπα δικαιούμενα νὰ ἐγείρουν ἀγωγὴν κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου.

§ 1. Ἡ κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου ἀγωγὴ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς ἀνήκει εἰς μόνον τὸ πρόσωπον, τὸ ὁποῖον προσάγει, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, τὸ εἰσητήριο ἢ τὸ δελτίον ἀποσκευῶν ἢ τὸ ὁποῖον, ἐν ἐλλείψει τῶν δικαιολογητικῶν τούτων, νομιμοποιεῖται καθ' οἷονδήποτε ἄλλον τρόπον.

"Αρθρον 43.

Σιδηρόδρομοι κατὰ τῶν ὁποίων δύναται νὰ ἐγερθῇ ἡ ἀγωγὴ.

"Αρμοδιότης.

§ 1. Ἡ ἀγωγὴ πρὸς ἐπιστροφὴν ποσοῦ καταβληθέντος βάσει τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς δύναται νὰ ἐγερθῇ εἴτε κατὰ τοῦ εἰσπράξαντος τὸ ποσὸν τοῦτο σιδηροδρόμου, εἴτε κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου, ὑπὲρ τοῦ ὁποῖου εἰσπράχθη τὸ ποσὸν τοῦτο.

§ 2. Αἱ λοιπαὶ ἀγωγαὶ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς δύναται νὰ ἐγερθοῦν μόνον κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου ἀρετηρίας ἢ κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου προορισμοῦ ἢ κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου ἐπὶ τοῦ ὁποῖου προέκυψε τὸ γενεσιουργὸν τῆς ἀγωγῆς γεγονός.

Ὁ σιδηρόδρομος προορισμοῦ δύναται οὐχ' ἥττον νὰ ἐναχθῇ καὶ ἂν ἐτι δὲν παρέλαβεν οὔτε τὰς ἀποσκευὰς, οὔτε τὸ φύλλον πορείας.

§ 3. Ἄν ὁ ἐνάγων ἔχῃ δικαίωμα ἐπιλογῆς μεταξὺ πολλῶν σιδηροδρόμων, τὸ δικαίωμά του τοῦτο ἀποσβέννεται ἀφ' ἧς στιγμῆς οὗτος ἤσκησε τὴν ἀγωγὴν του ἐναντίον ἑνὸς τῶν σιδηροδρόμων τούτων.

§ 4. Ἡ ἀγωγὴ δύναται νὰ ἐγερθῇ μόνον ἐνώπιον τοῦ ἀρμοδίου δικαστοῦ τοῦ Κράτους εἰς ὃ ἀνήκει ὁ ἐναγόμενος σιδηρόδρομος ἐκτὸς ἂν ἄλλως ὀρίζεται ἐν ταῖς μεταξὺ τῶν Κρατῶν συμφωνίαις ἢ ἐν ταῖς πράξεσιν ἐκχωρήσεως ἀδειῶν ἐκμεταλλεύσεως.

Ἄν ὠρισμένη ἐπιχείρησις ἐκμεταλλεύεται αὐτόνομα δικτυα εἰς διάφορα Κράτη, ἕκαστον τῶν δικτύων τούτων θεωρεῖται ὡς ἴδιος σιδηρόδρομος ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ἐφαρμογῆς τῆς παρούσης παραγράφου.

§ 5. Ἡ ἐναγώγιμος ἀξίωσις δύναται νὰ στραφῇ καὶ κατ' ἄλλου σιδηροδρόμου, πλὴν τῶν ἐν ταῖς § § 1 καὶ 2 ὀριζομένων, ἐφ' ὅσον αὕτη προτείνεται ἀνταγωνικῶς ἢ κατ' ἐνστάσιν εἰς δίκην ἐπὶ κυρίας ἀγωγῆς στηριζομένης εἰς τὴν ἰδίαν σύμβασιν μεταφορᾶς.

§ 6. Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος ἀρθροῦ δὲν ἐφαρμόζονται εἰς τὰς μεταξὺ τῶν σιδηροδρόμων ἀναγωγὰς, αἱ ὁποῖαι ρυθμίζονται ἐν τῷ Κεφαλαίῳ III τοῦ παρόντος Μέρους.

"Αρθρον 44.

Διαπίστωσις μερικῆς ἀπωλείας ἢ βλάβης ἀποσκευῶν.

§ 1. Εἰς περίπτωσιν μερικῆς ἀπωλείας ἢ βλάβης, τῶν ὁποίων ἡ ὑπαρξὶς ἀποκαλύπτεται ἢ τεκμαίρεται ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ σιδηροδρόμου ἢ προτείνεται ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ δικαιούχου, ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ συντάξῃ ἀμέσως, εἰ δυνατόν δὲ ἐπὶ παρουσίᾳ τοῦ ἐν λόγῳ δικαιούχου, πρωτόκολλον περιλαμβάνον, ἀναλόγως μετὰ τὸ εἶδος τῆς ζημίας, τὰς γενομένας διαπιστώσεις σχετικῶς μετὰ τὴν κατάστασιν τῶν ἀποσκευῶν, τὸ βάρος αὐτῶν καί, εἰ δυνατόν, τὴν

ἐκτασιν τῆς ζημίας, τὴν προκαλέσασαν ταύτην αἰτίαν καὶ τὸν χρόνον καθ' ὃν αὕτη προέκυψε.

Ἀντίγραφον τοῦ πρωτοκόλλου τούτου δίδεται εἰς τὸν δικαιούχον, ἐπὶ τῇ αἰτήσει του, δωρεάν.

§ 2. Ἄν ὁ δικαιούχος δὲν ἀναγνωρίσῃ τὰς διαπιστώσεις τοῦ πρωτοκόλλου, δύναται νὰ ζητήσῃ δικαστικὴν βεβαίωσιν τῆς καταστάσεως καὶ τοῦ βάρους τῶν ἀποσκευῶν ὡς καὶ τῶν αἰτίων καὶ τοῦ ποσοῦ τῆς ζημίας. Ἡ διαδικασία ὑπάγεται εἰς τοὺς Νόμους καὶ Κανονισμοὺς τοῦ Κράτους ὅπου γίνεται ἡ δικαστικὴ βεβαίωσις.

§ 3. Ἐπὶ ἀπωλείας δεμάτων, ὁ δικαιούχος ὑποχρεοῦται, πρὸς διευκόλυνσιν τῶν ἐρευνῶν τοῦ σιδηροδρόμου, νὰ παράσχῃ εἰς τοῦτον ἀκριβεστέραν κατὰ τὸ δυνατόν περιγραφὴν τῶν ἀπωλεσθέντων δεμάτων.

"Αρθρον 45.

Ἀπόσβεσις τῆς κατὰ τοῦ σιδ)μου ἀγωγῆς ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

§ 1. Ἡ ἀπὸ μέρους τοῦ δικαιούχου παραλαβὴ τῶν ἀποσκευῶν ἐπάγεται ἀπόσβεσιν πάσης ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς ἀγωγῆς κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου διὰ καθυστέρησιν παραδόσεως, μερικὴν ἀπώλειαν ἢ βλάβην.

§ 2. Δὲν ἀποσβέννεται ἐν τούτοις ἡ ἀγωγὴ ἐπὶ τῶν κάτωθι περιπτώσεων :

α) ἂν ὁ δικαιούχος ἀποδεικνύῃ ὅτι ἡ ζημία ὀφείλεται εἰς δόλον ἢ εἰς βαρεῖαν ἀμέλειαν τοῦ σιδηροδρόμου.

β) ἂν ὑπεβλήθῃ διοικητικὴ αἴτησις διὰ καθυστέρησιν παραδόσεως πρὸς ἕνα ἐκ τῶν ἐν ἀρθρῷ 43, § 2 ὀριζομένων σιδηροδρόμων ἐντὸς προθεσμίας οὐχὶ ἀνωτέρας τῶν εἴκοσι καὶ μιᾶς ἡμερῶν, μὴ συμπεριλαμβανομένης εἰς ταύτην τῆς ἡμέρας καθ' ἣν παρελήφθησαν αἱ ἀποσκευαὶ ὑπὸ τοῦ δικαιούχου.

γ) ἂν ὑπεβλήθῃ διοικητικὴ αἴτησις διὰ μερικὴν ἀπώλειαν ἢ βλάβην, ὑπὸ τὰς ἐξῆς προϋποθέσεις :

1ον ὅτι ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη διεπιστώθησαν πρὸ τῆς ὑπὸ τοῦ δικαιούχου παραλαβῆς τῶν ἀποσκευῶν κατὰ τὸ ἀρθρον 44.

2ον ὅτι ἡ διαπίστωσις, ἡ ὁποία ἔδει νὰ γίνῃ κατὰ τὸ ἀρθρον 44, παρελείφθη ἐκ πταίσματος τοῦ σιδηροδρόμου καὶ μόνον.

δ) ἂν ὑπεβλήθῃ διοικητικὴ αἴτησις διὰ μὴ ἐμφανεῖς βλάβας, τῶν ὁποίων ἡ ὑπαρξὶς διεπιστώθη μετὰ τὴν παραλαβὴν τῶν ἀποσκευῶν ὑπὸ τοῦ δικαιούχου, συντρεχουσῶν καὶ τῶν ἐξῆς δύο προϋποθέσεων. :

1ον ὅτι ἀμέσως μετὰ τὴν ἀποκάλυψιν τῆς ζημίας, τὸ βραδύτερον δὲ ἐντὸς τριῶν ἡμερῶν ἀπὸ τῆς παραλαβῆς τῶν ἀποσκευῶν, ὑπεβλήθῃ ὑπὸ τοῦ δικαιούχου αἴτησις διαπίστωσης κατὰ τὸ ἀρθρον 44.

2ον ὅτι ὁ δικαιούχος ἀποδεικνύει ὅτι ἡ ζημία προέκυψε μεταξὺ τῆς πρὸς μεταφορὰν παραλαβῆς καὶ τῆς παραδόσεως.

"Αρθρον 46.

Παραγραφὴ ἀγωγῆς ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

§ 1. Ἡ ἀγωγὴ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς παραγράφεται μετὰ παρέλευσιν ἑτους.

Ἡ παραγραφὴ εἶναι, ἐν τούτοις, τριετής διὰ τὰς κάτωθι ἀγωγὰς :

α) δι' ἀγωγὴν στηριζομένην εἰς ζημίαν προκύψασαν ἐκ δόλου.

β) δι' ἀγωγὴν στηριζομένην ἐπὶ τῆς ἐν ἀρθρῷ 39 προβλεπομένης περιπτώσεως ἀπάτης.

§ 2. Ἡ παραγραφὴ ἀρχεται.

α) διὰ τὰς ἀγωγὰς περὶ ἀποζημιώσεως λόγῳ καθυστέρησεως παραδόσεως, μερικῆς ἀπωλείας ἢ βλάβης : ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς παραδόσεως.

β) διὰ τὰς ἀγωγὰς ἀποζημιώσεως λόγῳ ὀλικῆς ἀπωλείας : ἀπὸ τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ἔδει νὰ γίνῃ ἡ παράδοσις.

γ) διὰ τὰς ἀγωγὰς περὶ πληρωμῆς ἢ ἐπιστροφῆς κομίστρων, προσθέτων τελῶν ἢ προστίμων ἢ διὰ τὰς ἀγωγὰς περὶ διορθώσεως ἐπὶ ἐσφαλμένῃς τιμολογήσεως ἢ ὑπολογιστικοῦ

λάθους : από της ημέρας της πληρωμής ή, αν δεν εγένετο πληρωμή, από της ημέρας καθ' ην έδει νά γίνη ή πληρωμή.

δ) διά τας άγωγάς περί πληρωμής συμπληρώματος τέλους τού όποιον άξιο ή Τελωνειακή Αρχή : από της ημέρας καθ' ην τούτο έζητήθη υπό της Τελωνειακής Αρχής.

ε) διά τας λοιπάς άγωγάς συναφώς με μεταφοράν έπιβατών από της ημέρας λήξεως της προθεσμίας ισχύος τού εισιτηρίου.

Η όριζόμενη ως έναρξις της παραγραφής ημέρα ούδέποτε συνυπολογίζεται εις την προθεσμίαν παραγραφής.

§ 3. Έφόσον υπεβλήθη διοικητική αίτησις προς τόν σιδηρόδρομον κατά τού άρθρου 41, ή παραγραφή αναστέλλεται μέχρι της ημέρας καθ' ην ό σιδηρόδρομος άπέρριψεν έγγραφως την αίτησιν ταύτην και επέστρεψε τά προσηρτημένα εις αυτήν έγγραφα. "Αν ή αίτησις εγένετο μερικώς δεκτή, ή παραγραφή άρχίζει και πάλιν νά τρέχη διά τού υπό άμφισβήτησιν άπομένον τμήμα της αίτήσεως. Η άπόδειξις τού γεγονότος της λήξεως της αίτήσεως ή της άπαντήσεως και της επιστροφής των προσηρτημένων έγγραφων βαρύνουν τόν έπικαλούμενον τά γεγονότα ταύτα.

Μεταγενέστεραι αίτήσεις επί τού ίδιου άντικειμένου δέν αναστέλλουν την παραγραφήν.

§ 4. Η παραγραφείσα άξίωσις δέν δύναται πλέον νά προταθί ούτε άνταγωνικώς ούτε κατ' ένστασιν.

§ 5. Τηρουμένων των άνωτέρω διατάξεων, ή άναστολή και ή διακοπή της παραγραφής ρυθμίζονται υπό των Νόμων και Κανονισμών τού Κράτους ό,που εγείρεται ή άγωγή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙΙ.

Διακανονισμός των λ]σμών. Άναγωγαι των σιδ]μων κατ' άλλήλων.

"Άρθρον 47.

Διακανονισμός των μεταξύ σιδ]μων λ]σμών.

"Εκαστος σιδ]μος ύποχρεούται νά καταβάλη εις τούς άλλους ένδιαφερομένους σιδηροδρόμους τού άνήκον αυτοίς μέρος επί των κομίστρων τά όποια ούτος εισέπραξεν ή ώφειλε νά εισπράξη.

"Άρθρον 48.

Άναγωγή επί άποζημιώσεως δι' άπώλειαν ή βλάβην.

§ 1. Ό καταβαλών άποζημιώσιν δι' όλικήν ή μερικήν άπώλειαν ή βλάβην άποσκευών σιδ]μος, βάσει των διατάξεων της παρούσης Συμβάσεως, δικαιούται νά άσκήση άναγωγήν κατά των συμμετασχόντων εις την μεταφοράν σιδ]μων συμφώνως προς τας κάτωθι διατάξεις :

α) ό προκαλέσας την ζημίαν σιδηρόδρομος είναι μόνος υπεύθυνος δι' αυτήν.

β) αν ή ζημία προεκήθη υπό πολλών σιδ]μων, έκαστος τούτων ευθύνεται διά την ύπ' αυτού προκληθείσαν ζημίαν. "Αν ή διάκρισις άποβαίνη άδύνατος έν τη συγκεκριμένη περιπτώσει, ή προς άποζημιώσιν ύποχρέωσις καταμερίζεται μεταξύ τούτων κατά τας υπό στοιχ. γ) κατωτέρω διαγραφόμενας άρχάς.

γ) αν άποβαίνη άδύνατον νά άποδειχθί ότι ή ζημία προεκήθη υπό ενός ή πολλών σιδηροδρόμων, τού ποσόν της όφειλομένης άποζημιώσεως κατανέμεται μεταξύ όλων των εις την μεταφοράν συμμετασχόντων σιδηροδρόμων, πλην εκείνων οι όποιοι ήθελον άποδείξει ότι ή ζημία δέν προεκήθη επί των γραμμών των.

Η κατανομή γίνεται έν αναλογία προς τόν αριθμόν χιλιομέτρων των άποστάσεων, επί των όποιων εγένετο ή τιμολόγησις.

§ 2. Εις περίπτωσιν άφερεγγυότητος ενός των σιδηροδρόμων, τού βαρύναν αυτόν και μή καταβληθέν ύπ' αυτού μερίδιον κατανέμεται μεταξύ όλων των άλλων συμμετασχόντων εις την μεταφοράν σιδηροδρόμων έν αναλογία προς τόν αριθμόν χιλιομέτρων των άποστάσεων, επί των όποιων εγένετο ή τιμολόγησις.

"Άρθρον 49.

Άναγωγή επί άποζημιώσεως διά καθυστέρησιν παραδόσεως.

Οί έν τώ άρθρω 48 διαγραφόμενοι κανόνες εφαρμόζονται και εις την περίπτωσιν άποζημιώσεως καταβληθείσης διά καθυστέρησιν παραδόσεως.

"Αν ή καθυστέρησις προήλθεν έξ άνωμαλιών αι όποϊαι διεπιστώθησαν επί πολλών σιδηροδρόμων, ή άποζημίωσις κατανέμεται μεταξύ των σιδηροδρόμων τούτων έν αναλογία προς την διάρκειαν της καθυστερήσεως επί των οικείων δικτύων.

"Άρθρον 50.

Διαδικασία άναγωγής.

§ 1. Ό σιδηρόδρομος, καθ' ον ήσκήθη άναγωγή έν των έν τοις άρθροις 48 και 49 προβλεπομένων, έν ούδεμιή περιπτώσει δικαιούται νά άμφισβητήση τού νόμιμον της διεγερθείσης πληρωμής από μέρος τού άσκούντος την άναγωγήν σιδηροδρόμου έφόσον ή άποζημιώσις αυτή όρίσθη υπό της δικαστικής Αρχής μετά την νομίμως γενομένην προς αυτόν ανακοίνωσιν μετά προσεπικλήσεως, διά της όποιας καθίστατο αυτόν δυνατόν νά παρέμβη έν τη δίκη. Ό έπιληφθείς της κυρίας άγωγής δικαστής όρίζει, αναλόγως με τας πραγματικές περιστάσεις, τας προθεσμίας διά την κοινοποίησιν και την παρέμβασιν.

§ 2. Ό προτιθέμενος νά άσκήση την άναγωγήν του σιδ]μος όφείλει νά ύποβάλη κοινήν αίτησιν έν μιή και τη αυτή δίκη καθ' όλων των ένδιαφερομένων σιδηροδρόμων, μετά των όποιων δέν προήλθεν εις συμβιβασμόν, επί ποινη άπωλείας της άναγωγής του κατ' εκείνων τούς όποιους δέν θά έχη ένδεχομένως κλητεύσει.

§ 3. Τό δικαστήριον όφείλει νά αποφασίση διά μιās και της αυτής αποφάσεως έφ' όλων των εισαχθεισών παρ' αυτού άναγωγών.

§ 4. Οί σιδηρόδρομοι, κατά των όποιων ήσκήθη άναγωγή, δέν δύναται νά άσκήσουν μεταγενεστέρως άλλην άναγωγήν.

§ 5. Δέν επιτρέπεται νά εισαχθούν άναγωγαι περί διασφάλσεως τού άντικειμένου αυτόν εις δίκην επί κυρίας άγωγής περί άποζημιώσεως.

"Άρθρον 51.

Άρμοδιότης διά τας άναγωγάς.

§ 1. Τό δικαστήριον της έδρας τού σιδηροδρόμου, κατά τού όποίου άσκείται άναγωγή, είναι αποκλειστικώς άρμόδιον δι' όλες τας άναγωγάς.

§ 2. Όταν ή άναγωγή πρέπει νά άσκηθί κατά πολλών σιδηροδρόμων, ό έναγων έχει δικαίωμα έκλογής μεταξύ των κατά την § 1 άρμοδίων δικαστηρίων, εκείνου εις ό θά εισαγάγη την άγωγήν του.

"Άρθρον 51.

Συμφωνία σχετικώς με τας άναγωγάς.

Οί σιδηρόδρομοι δύναται διά συμφωνιών νά καθιερώσουν παρεκκλίσεις από των έν τώ Κεφαλαίω ΙΙΙ καθορισμένων κανόνων διά τας άρμολίας άναγωγάς.

ΜΕΡΟΣ ΙV.

Διάφοροι διατάξεις.

"Άρθρον 53.

Έφαρμογή τού έσωτερικού δικαίου.

"Εν έλλείψει σχετικών διατάξεων έν τη παρούση Συμβάσει, εφαρμόζονται αι διατάξεις των έσωτερικών Νόμων και Κανονισμών έν εκάστο Κράτει σχετικώς με την μεταφοράν.

"Άρθρον 54.

Γενικοί κανόνες διαδικασίας.

Δι' όλες τας διαφοράς, εις τας όποιας παρέχουν άφορμήν αι εις την παρούσαν Σύμβασιν ύπαγόμεναι μεταφοραί, ή

ακολουθητέα διαδικασία εἶναι ἡ τοῦ ἀρμοδίου δικαστηρίου τηρουμένων ὅπως δῆποτε τῶν ἐν τῇ Συμβάσει περιλαμβανομένων ἀντιθέτων διατάξεων.

Ἄρθρον 55.

Ἐκτελέσεις τῶν ἀποφάσεων, Κατασχέσεις καὶ ἐγγυήσεις.

§ 1. Ἄταν αἱ ἐκδοθεῖσαι ὑπὸ τοῦ ἀρμοδίου, κατὰ τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, δικαστηρίου ἀποφάσεις, κατ' ἀντιμωλίαν ἢ κατ' ἐρήμην τῶν διαδίκων, καταστῶσιν, ἐκτελεσταὶ κατὰ τοὺς ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου τούτου ἐφαρμοσθέντας Νόμους, καθίστανται αὐταὶ ἐκτελεσταί, ἐφ' ἐκάστου τῶν λοιπῶν συμβεβλημένων Κρατῶν εὐθὺς μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν καθωρισμένων ἐν τῷ Κράτει τούτῳ διατυπώσεων. Κατ' οὐσίαν ἀναθεώρησις τῆς ὑποθέσεως δὲν ἐπιτρέπεται.

Ἡ διάταξις αὕτη δὲν ἐφαρμόζεται ἐπὶ προσωρινῶς ἐκτελεστῶν ἀποφάσεων, οὔτε ἐπὶ ἀποφάσεων καταλογιζουσῶν ἀποζημιώσιν, πέραν τῆς δικαστικῆς δαπάνης εἰς βάρος τοῦ ἐνάγοντος κατ' ἀκολουθίαν τῆς ἀπορρίψεως τῆς ἀγωγῆς του.

§ 2. Αἱ ἐκ διεθνoῦς μεταφορᾶς γεννώμεναι ἀπαιτήσεις ὑπὲρ ὠρισμένου σιδηροδρόμου ἐναντι ἄλλου σιδηροδρόμου, μὴ ἀνήκοντος εἰς τὸ αὐτὸ Κράτος εἰς ὃ καὶ ὁ πρῶτος, δύνανται νὰ ὑπαχθoῦν εἰς κατάσχεσιν ἐπὶ τῇ βάσει καὶ μόνον ἀποφάσεως ἐκδιδομένης ὑπὸ τῆς δικαστικῆς Ἀρχῆς τοῦ Κράτους εἰς ὃ ἀνήκει ὁ δικαιοῦχος τῶν ἀπαιτήσεων τούτων σιδηρόδρομος.

§ 3. Τὸ τροχαῖον σιδηροδρομικὸν ὑλικὸν ὡς καὶ τὰ πάσης φύσεως ἀντικείμενα τὰ χρησιμεύοντα εἰς τὴν μεταφορὰν καὶ ἀνήκοντα εἰς τὸν σιδηρόδρομον ὡς ἐμπορευματοκιβώτια, ἐξαρτήματα φορτώσεως ἀδιάβροχα καλύμματα κλπ. ὑπόκεινται εἰς κατάσχεσιν ἐπὶ τοῦ ἐδάφους Κράτους ἄλλου ἀπὸ τὸ Κράτος εἰς ὃ ἀνήκει ὁ ιδιοκτήτης τούτων σιδηρόδρομος, βάσει καὶ μόνον ἀποφάσεως ἐκδιδομένης ὑπὸ τῆς δικαστικῆς Ἀρχῆς τοῦ τελευταίου τούτου Κράτους.

Οἱ ὅροι τοῦ ἀκατασκέτου τῶν ιδιωτικῶν φορτηγῶν ὀρίζονται διὰ τοῦ παραρτήματος VII τῆς Διεθνoῦς Συμβάσεως διὰ τὴν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων διὰ σιδηροδρόμων (C.I.M.).

§ 4. Ἐπὶ ἀγωγῶν ἐκ συμβάσεως διεθνoῦς μεταφορᾶς δὲν δύνανται νὰ ζητηθῇ ἡ παροχὴ ἐγγυήσεως πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς πληρωμῆς τῶν δικαστικῶν δαπανῶν.

Ἄρθρον 56.

Νομισματικὴ μονάς. Τιμὴ μετατροπῆς καὶ ἀποδοχῆς ξένων νομισμάτων.

§ 1. Τὰ εἰς φράγκα ἐνδεικνύμενα ποσὰ ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει ἢ ἐν τοῖς παραρτήμασιν αὐτοῖς θεωροῦνται ἀναφερόμενα εἰς χρυσοῦν φράγκον βάρους 10 [31 τοῦ γραμμαρίου καὶ τίτλου καθαρότητος 0,900.

§ 2. Ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται εἰς δημοσίευσιν τῶν τιμῶν, βάσει τῶν ὁποίων ἐνεργεῖ τὴν μετατροπὴν τῶν κομίστρων, τῶν ἄλλων τελῶν καὶ τῶν ἀποτίσεων, τὰ ὅποια ἀναγράφονται εἰς ξένα νομίσματα, καταβάλλοντα ὅμως εἰς ἐγγώριον νόμισμα (τιμὴ μετατροπῆς).

§ 3. Ἐπίσης ὁ σιδηρόδρομος, ὁ ὁποῖος δέχεται εἰς πληρωμὴν ξένα νομίσματα, ὑποχρεοῦται νὰ δημοσιεύῃ τὰς τιμὰς εἰς ἃς δέχεται τὰ νομίσματα ταῦτα (τιμὴ ἀποδοχῆς).

Ἄρθρον 57.

Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν Διεθνῶν σιδηρῶν μεταφορῶν.

§ 1. Πρὸς διευκόλυνσιν καὶ ἐξασφάλισιν τῆς ἐκτέλεσεως τῆς παρούσης Συμβάσεως ἰδρύεται Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν Διεθνῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν ἔχον ἀποστολήν :

α) νὰ δέχεται τὰς ἀνακοινώσεις ἐκάστου τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν καὶ ἐκάστου τῶν ἐνδιαφερομένων σιδηροδρόμων καὶ νὰ γνωστοποιῇ ταύτας εἰς τὰ ἄλλα Κράτη καὶ σιδηροδρόμους.

β) νὰ συλλέγῃ, συντονίζῃ καὶ δημοσιεύῃ τὰς πάσης φύσεως πληροφορίας, αἱ ὁποῖαι ἐνδιαφέρουν τὴν ὑπηρεσίαν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν.

γ) νὰ διευκολύνῃ τὰς ἀναγκαίας διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν οικονομικὰς σχέσεις μεταξὺ τῶν διαφόρων σιδηροδρόμων καὶ τὴν εἰσπραξὶν ἐκκερεμῶν ἀπαιτήσεων καὶ νὰ ἐξασφαλίζῃ ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ταύτης τὴν σταθερότητα τῶν ἀμοιβαίων σχέσεων μεταξὺ τῶν σιδηροδρόμων.

δ) νὰ ἐπιδιώκῃ συμβιβασμὸν ἐπὶ τῇ αἰτήσῃ συμβεβλημένου Κράτους ἢ μεταφορικῆς ἐπιχειρήσεως, τῆς ὁποίας αἱ γραμμαὶ εἶναι ἐγγεγραμμέναι εἰς τὸν ἐν ἄρθρῳ 58 προβλεπόμενον πίνακα, εἴτε διὰ προσφορᾶς τῶν ὑπηρεσιῶν ἢ τῆς μεσολαβήσεώς του, εἴτε καθ' οἰονδήποτε ἄλλον τρόπον, πρὸς διακανονισμὸν διαφορῶν μεταξὺ τῶν ρηθέντων Κρατῶν ἢ ἐπιχειρήσεων συναφῶς μετὰ τὴν ἐρμηνείαν ἢ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως.

ε) νὰ ἐκδίδῃ, κατ' αἰτήσιν τῶν μερῶν Κρατῶν, μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων ἢ πελατῶν γνωματεύσεις ἐπὶ διαφορῶν συναφῶς μετὰ τὴν ἐρμηνείαν ἢ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως.

ς) νὰ συμπράττῃ εἰς τὸν διαιτητικὸν διακανονισμὸν διαφορῶν συναφῶς μετὰ τὴν ἐρμηνείαν ἢ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως.

η) νὰ εἰσηγῇ τὰς αἰτήσεις τροποποιήσεων τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ νὰ προτείνῃ, συντρεχούσης περιπτώσεως, τὴν σύγκλησιν τῶν ἐν ἄρθρῳ 66 προβλεπομένων διασκέψεων.

§ 2. Εἰδικὸς Κανονισμὸς ἀποτελῶν τὸ Παράρτημα II τῆς παρούσης Συμβάσεως, καθορίζει τὴν ἔδραν, τὴν σύνθεσιν καὶ τὴν ὁργάνωσιν τοῦ Γραφείου τούτου ὡς καὶ τὰ πρὸς ἀσκῆσιν τῆς δράσεως αὐτοῦ μέσα. Καθορίζονται, ἐξ ἄλλου, ἐν τῷ Κανονισμῷ τούτῳ οἱ ὅροι λειτουργίας τοῦ ἐν λόγῳ Γραφείου καὶ τῆς ἐπ' αὐτοῦ ἐποπτείας. Ὁ Κανονισμὸς οὗτος καὶ αἱ διὰ συμφωνιῶν ὄλων τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἐπιφερόμεναι εἰς τοῦτον τροποποιήσεις ἔχουν τὴν αὐτὴν ἰσχὺν καὶ διέγκειαν μετὰ τὴν Σύμβασιν.

Ἄρθρον 58.

Πίναξ τῶν ὑπαγομένων εἰς τὴν Σύμβασιν γραμμῶν.

§ 1. Τὸ ἐν ἄρθρῳ 57 προβλεπόμενον Κεντρικὸν Γραφεῖον ὑποχρεοῦται νὰ συντάσσῃ καὶ νὰ τηρῇ ἐν ἐνημερότητι τὸν πίνακα τῶν εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν ὑπαγομένων γραμμῶν. Δέχεται πρὸς τοῦτο τὰς γνωστοποιήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν σχετικῶς μετὰ τὴν ἐν τῷ πίνακι τούτῳ ἐγγραφὴν ἢ τὴν ἐξ αὐτοῦ διαγραφὴν τῶν γραμμῶν σιδηροδρόμου ἢ ἄλλης μεταφορικῆς ἐπιχειρήσεως ἐκ τῶν ἐν ἄρθρῳ 2 μνημονευομένων.

§ 2. Ἡ εἰσὸδος νέας γραμμῆς εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν συντελεῖται μετὰ παρέλευσιν μηνὸς ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τοῦ ἐγγράφου τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, διὰ τοῦ ὁποῖου κοινοποιεῖται ἡ ἐγγραφὴ τῆς γραμμῆς ταύτης εἰς τὰ ἄλλα Κράτη.

§ 3. Ἡ διαγραφὴ γραμμῆς ἐνεργεῖται ὑπὸ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, εὐθὺς ὡς τὸ ἐκ τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν, κατ' αἰτήσιν τοῦ ὁποῖου ἡ γραμμὴ αὕτη ἐνεγράφη ἐν τῷ πίνακι, γνωστοποιήσῃ ὅτι αὕτη δὲν εὑρίσκεται πλέον εἰς θέσιν νὰ ἀνταποκριθῇ εἰς τὰς ἐκ τῆς Συμβάσεως ἐπιβαλλομένας αὐτῇ ὑποχρεώσεις.

§ 4. Μόνῃ ἢ λῆψις τῆς ἐκ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου προερχομένης εἰδοποιήσεως παρέχει ἀμέσως εἰς ἕκαστον σιδηρόδρομον τὸ δικαίωμα νὰ παύσῃ μετὰ τῆς διαγραφῆς γραμμῆς πᾶσαν σχέσιν διεθνoῦς μεταφορᾶς, πλὴν τῶν ἀναφερομένων εἰς τὰς ὑπὸ ἐκτέλεσιν μεταφορὰς, τῶν ὁποίων πρέπει νὰ ὁλοκληρωθῇ ἡ ἐκτέλεσις.

Ἄρθρον 59.

Συμπληρωματικαὶ διατάξεις.

Συμπληρωματικαὶ διατάξεις, τὰς ὁποίας ὠρισμένων τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἢ ὠρισμένοι ἐκ τῶν συμμε-

τεχόντων σιδηροδρόμων εκδίδουν διά την εκτέλεσιν τῆς Συμβάσεως κοινοποιούνται παρ' αὐτῶν εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον.

Αἱ συναπτόμεναι συμφωνίαι διὰ τὴν ἀποδοχὴν τῶν διατάξεων τούτων δύνανται νὰ τεθοῦν ἐν ἰσχύϊ ἐπὶ τῶν προσωρησάντων εἰς ταύτας σιδηροδρόμων κατὰ τοὺς ἐν ἐκάστῳ Κράτει προβλεπομένους ὑπὸ τῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν τύπους, δὲν δύνανται ὁμῶς αὐταὶ νὰ ἐπιφέρουν μεταβολὴν εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν.

Ἡ ἐναρξὶς τῆς ἰσχύος αὐτῶν ἀνακοινοῦται εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον.

Ἄρθρον 60.

Διαιτητικὸς διακανονισμὸς διαφορῶν.

§ 1. Ἀμφισβητήσεις ὡς πρὸς τὴν ἐρμηνεῖαν ἢ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως, ἐχούσης ἰσχύϊν ἐσωτερικοῦ Νόμου ἢ Συμβατικοῦ Δικαίου, καὶ τῶν ὑφ' ὠρισμένων συμβεβλημένων Κρατῶν ἐκδοθεισῶν συμπληρωματικῶν διατάξεων δύνανται, κατ' αἴτησιν τῶν μερῶν, νὰ ὑπαχθῶν εἰς διαιτητικὰ δικαστήρια, τῶν ὑποίων ἢ συνθεσὶς καὶ ἡ διαδικασία ἀποτελοῦν ἀντικείμενον τοῦ Παραρτήματος IV τῆς παρούσης Συμβάσεως.

§ 2. Ἐπὶ ἀμφισβητήσεων ὁμῶς μεταξὺ Κρατῶν, αἱ διατάξεις τοῦ Παραρτήματος IV δὲν δεσμεύουν τὰ μέρη, τὰ ὁποῖα δύνανται νὰ καθορίσουν ἐλευθέρως τὴν σύνθεσιν τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου καὶ τὴν διαιτητικὴν διαδικασίαν.

§ 3. Αἰτῆσιν τῶν μερῶν, δύνανται νὰ ὑπαχθῶν εἰς τὴν διαιτητικὴν δικαιοδοσίαν:

α) ἐπιφυλασσομένου τοῦ διακανονισμοῦ τῶν διαφορῶν βάσει ἄλλων νομίμων διατάξεων:

1ον ἀμφισβητήσεις μεταξὺ συμβεβλημένων Κρατῶν.

2ον ἀμφισβητήσεις μεταξὺ συμβεβλημένων, ἀφ' ἑνός, καὶ μὴ συμβεβλημένων, ἀφ' ἑτέρου, Κρατῶν.

3ον ἀμφισβητήσεις μεταξὺ μὴ συμβεβλημένων Κρατῶν ἐφόσον ἐν ταῖς δύο τελευταίαις περιπτώσεσιν ἡ Σύμβασις ἐφαρμόζεται ὡς ἐσωτερικὸς Νόμος ἢ ὡς ἐσωτερικὸν δίκαιον.

β) ἀμφισβητήσεις μεταξὺ μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων.

γ) ἀμφισβητήσεις μεταξὺ μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ πελατῶν.

δ) ἀμφισβητήσεις μεταξὺ πελατῶν.

§ 4. Οἱ ὅροι ἀναστολῆς καὶ διακοπῆς τῆς παραγραφῆς ἀξίωνων ἐκ συμβάσεως μεταφορᾶς ὡς πρὸς τὴν ὁποίαν ἐγένετο προσφυγὴ εἰς τὴν διὰ τοῦ παρόντος ἄρθρου καθιερουμένην διαιτητικὴν διαδικασίαν καθορίζονται ὑπὸ τοῦ ἐσωτερικοῦ δικαίου τοῦ τακτικοῦ δικαστηρίου, ἐνώπιον τοῦ ὁποίου ἔδει νὰ ἐγερθῇ ἡ ἀγωγὴ.

§ 5. Αἱ ὑπὸ διαιτητικῶν δικαστηρίων ἐκδιδόμεναι ἀποφάσεις ἐναντι μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων ἢ πελατῶν εἶναι ἐκτελεσταὶ ἐφ' ἐκάστου τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν εὐθὺς ὡς πληρωθῶν αἱ καθωρισμέναι διατυπώσεις ἐν τῷ Κράτει ὁποῦ πρέπει νὰ γίνῃ ἡ ἐκτέλεσις.

ΜΕΡΟΣ V.

Ἐξαιρετικαὶ διατάξεις.

Ἄρθρον 61.

Εὐθύνη ἐν συνδεδεασμένῃ ὑπηρεσίᾳ σιδηρῆς - θαλασσίας μεταφορᾶς.

§ 1. Ἐπὶ μεταφορῶν διὰ σιδηροδρομικῆς καὶ θαλασσίας ὁδοῦ, διενεργουμένων διὰ τῶν ἐν ἄρθρῳ 2, § 1 ἀναφερομένων γραμμῶν, ἕκαστον Κράτος δύναται, ἐπὶ τῇ ὑποβολῇ αἰτήσεως ἀπὸ μέρους τοῦ περὶ ἐγγραφῆς ἀντιστοίχου μνείας ἐν τῷ Πίνακι τῶν εἰς τὴν Σύμβασιν ὑπαγομένων γραμμῶν, νὰ συμπληρώσῃ τοὺς ἐν ἄρθρῳ 30 προβλεπομένους ἀπαλλακτικούς λόγους διὰ προσθήκης τοῦ συνόλου τῶν κάτωθι μνημονευομένων ἀπαλλακτικῶν λόγων:

Ὁ μεταφορεὺς δύναται νὰ ἐπικαλεσθῇ τοὺς λόγους τούτους μόνον ἂν ἀποδείξῃ ὅτι ἡ καθυστέρησις παραδόσεως, ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη ἐπῆλθεν ἐπὶ τοῦ τμήματος τῆς θαλασσίας διαδρομῆς κατὰ τὴν ἀπὸ τῆς φορτώσεως ἐν τῷ πλοίῳ τῶν ἀποσκευῶν μέχρις τῆς ἐκ τοῦ πλοίου ἐκφορτώσεως αὐτῶν χρόνον.

Οἱ λόγοι οὗτοι ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τῆς εὐθύνης εἶναι οἱ κάτωθι:

α) ἐνέργειαι, ἀμέλεια ἢ παραλείψεις τοῦ πλοιάρχου, τοῦ πληρώματος, τοῦ πλοηγοῦ ἢ τῶν ὑπὸ τοῦ μεταφορέως ἐντεταλμένων εἰς τὴν διεύθυνσιν τοῦ πλοῦ ἢ εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ πλοίου.

β) ἀκαταλληλότης πρὸς πλοῦν τοῦ πλοίου, ἐφόσον ὁ μεταφορεὺς ἀποδεικνύει ὅτι ἡ τοιαύτη κατάστασις δὲν εἶναι καταλογιστέα εἰς ἑλπίσιν ἀπὸ μέρους τοῦ ἐλλόγου ἐπιμελείας ὅπως καταστήσῃ τὸ πλοῖον κατάλληλον πρὸς πλοῦν ἢ ὅπως ἐξασφαλίσῃ εἰς τοῦτο τὸν προσήκοντα ἐξοπλισμὸν, ἐπάνδρωσιν καὶ ἀνεφοδιασμὸν ἢ ὅπως διασκευάσῃ καταλλήλως καὶ ἀποκαταστήσῃ εἰς καλὴν κατάστασιν ὅλα τὰ τμήματα τοῦ πλοίου εἰς τὰ ὁποῖα φορτώνονται αἱ ἀποσκευαί, εἰς τρόπον ὥστε νὰ εἶναι ταῦτα κατάλληλα πρὸς ὑποδοχὴν, μεταφορὰν καὶ προφύλαξιν τῶν ἀποσκευῶν.

γ) πυρκαϊά, ἐφόσον ὁ μεταφορεὺς ἀποδεικνύει ὅτι δὲν προεκλήθη αὕτη ἐξ ἰδίας αὐτοῦ ἐνέργειας ἢ πταίσματος ἢ ἐξ ἐνέργειας ἢ πταίσματος τοῦ πλοιάρχου, τοῦ πληρώματος, τοῦ πλοηγοῦ ἢ τῶν ὑπὸ τοῦ μεταφορέως εἰς ὑπηρεσίαν ἐντεταλμένων προσώπων.

δ) κίνδυνοι ἢ ἀτυχήματα θαλάσσης ἢ ἄλλων πλωτῶν ὁδῶν.

ε) διάσωσις ἢ προσπάθεια διασώσεως ὑπάρξεων ἢ ἀγαθῶν ἐν θαλάσσῃ.

Οἱ ἀνωτέρω ἀπαλλακτικοὶ λόγοι οὐδόλως συνεπάγονται κατάργησιν ἢ μείωσιν τῶν γενικῶν ὑποχρεώσεων τοῦ μεταφορέως, συγκεκριμένως δὲ τῆς ὑποχρεώσεως τοῦ ὅπως καταβάλλῃ ἔλλογον ἐπιμέλειαν ἵνα καταστήσῃ τὸ πλοῖον κατάλληλον πρὸς πλοῦν ἢ ὅπως ἐξασφαλίσῃ εἰς τοῦτο τὸν προσήκοντα ἐξοπλισμὸν, ἐπάνδρωσιν καὶ ἀνεφοδιασμὸν ἢ ὅπως διασκευάσῃ καταλλήλως καὶ ἀποκαταστήσῃ εἰς καλὴν κατάστασιν ὅλα τὰ τμήματα τοῦ πλοίου, εἰς τὰ ὁποῖα φορτώνονται αἱ ἀποσκευαί, εἰς τρόπον ὥστε νὰ εἶναι ταῦτα κατάλληλα πρὸς ὑποδοχὴν, μεταφορὰν καὶ προφύλαξιν τῶν ἀποσκευῶν.

Ὁ μεταφορεὺς, ἔστω καὶ ἐπικαλούμενος τοὺς ἀνωτέρω ἀπαλλακτικούς λόγους, παραμένει οὐχ' ἥττον ὑπεύθυνος ἂν ὁ δικαιοῦχος ἀποδεικνύει ὅτι ἡ καθυστέρησις παραδόσεως, ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη ὀφείλονται εἰς πταῖσμα τοῦ μεταφορέως, τοῦ πλοιάρχου, τοῦ πληρώματος, τοῦ πλοηγοῦ ἢ τῶν ὑπὸ τοῦ μεταφορέως ἐντεταλμένων εἰς ὑπηρεσίαν προσώπων, διάφορον τοῦ ὑπὸ στοιχ. α) ἀνωτέρω προβλεπομένου πταίσματος.

§ 2. Ὅταν μὴ καὶ ἡ αὕτη θαλασσία διαδρομὴ ἐξυπηρετεῖται ὑπὸ πολλῶν μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων, ἐγγεγραμμένων εἰς τὸν ἐν τῷ πρώτῳ ἄρθρῳ ἀναφερόμενον πίνακα, τὸ ἐφαρμοστέον ἐπὶ τῆς διαδρομῆς ταύτης σύστημα εὐθύνης πρέπει νὰ εἶναι κοινὸν δι' ὅλας τὰς μεταφορικὰς ταύτας ἐπιχειρήσεις.

Ἐφόσον ἡ ἐν τῷ πίνακι ἐγγραφὴ τῶν ἐπιχειρήσεων τούτων ἐγένετο κατ' αἰτήσιν πολλῶν Κρατῶν, πρέπει ἐπιπροσθέτως νὰ ἔχῃ προηγηθῇ συμφωνία μεταξὺ τῶν Κρατῶν τούτων διὰ τὴν ἀποδοχὴν τοῦ ἐν λόγῳ συστήματος εὐθύνης.

§ 3. Τὰ λαμβανόμενα συμφώνως πρὸς τὸ παρὸν ἄρθρον μέτρα ἀνακοινοῦνται πρὸς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον. Θὰ ἰσχύουν δὲ τὰ μέτρα ταῦτα οὐχὶ πρὸ τῆς παρελεύσεως προθεσμίας τριάκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τοῦ ἐγγράφου, δι' οὗ τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἐγνωστοποίησε τὰ μέτρα ταῦτα πρὸς τὰ λοιπὰ Κράτη.

Αἱ καθ' ὁδὸν μεταφοραὶ δὲν θὰ θίγονται ὑπὸ τῶν ἐν λόγῳ μέτρων.

ΜΕΡΟΣ IV.

Τελικαὶ διατάξεις.

"Αρθρον 62.

Υπογραφή.

Ἡ παροῦσα Σύμβασις ἀποτελοῦσα μετὰ τῶν παραρτημάτων αὐτῆς ἐνιαῖον σύνολον, παραμένει ἀνοιχτὴ μέχρι τῆς 1ης Μαρτίου 1953 πρὸς ὑπογραφὴν ἀπὸ μέρους τῶν Κρατῶν, τὰ ὁποῖα προσεκλήθησαν ἵνα ἀντιπροσωπευθῶσιν εἰς τὴν τακτικὴν ἀναθεωρητικὴν διάσκεψιν.

"Αρθρον 63.

Ἐπικυρώσεις—Ἐναρξίς ἰσχύος.

Ἡ παροῦσα Σύμβασις θὰ ὑποβληθῇ εἰς ἐπικυρώσιν, τὰ δὲ ὄργανα ἐπικυρώσεως θὰ κατατεθῶσι τὸ ταχύτερον δυνατόν παρὰ τῇ Ἑλβετικῇ Κυβερνήσει.

Ὅταν ἡ Σύμβασις θὰ ἔχῃ ἐπικυρωθῇ ὑπὸ δέκα πέντε Κρατῶν, ἡ Ἑλβετικὴ Κυβέρνησις θὰ ἐπικοινωνήσῃ μετὰ τῶν ἐνδιαφερομένων Κυβερνήσεων πρὸς τὸν σκοπὸν ἐξετάσεως ἀπὸ κοινοῦ τῆς δυνατότητος ὅπως ἡ Σύμβασις τεθῇ ἐν ἰσχύϊ.

"Αρθρον 64.

Προσχώρησις εἰς τὴν Σύμβασιν.

§ 1. Κράτος ἐκ τῶν μὴ ὑπογραψάντων, ἐπιθυμοῦν νὰ προσχωρήσῃ εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν, ἀπευθύνει τὴν πρὸς τοῦτο αἴτησίν του εἰς τὴν Ἑλβετικὴν Κυβέρνησιν, ἡ ὁποία κοινοποιεῖ ταύτην πρὸς ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη μετὰ σημειώματος τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου ἐπὶ τῆς θέσεως τῶν σιδηροδρόμων τοῦ αἰτούντος Κράτους ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τῶν διεθνῶν μεταφορῶν.

§ 2. Ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν, ἐντὸς ἑξ μηνῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐν λόγῳ γνωστοποιήσεως, ἀνακοινοῦνται πρὸς τὴν Ἑλβετικὴν Κυβέρνησιν ἡ ἀντίθεσις δύο τοῦλάχιστον συμβεβλημένων Κρατῶν, ἡ αἴτησις γίνεται αὐτοδικαίως δεκτὴ, εἰδοποιοῦνται δὲ περὶ τούτου τὸ αἰτήσαν καὶ ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη.

Ἐν ἐναντίᾳ περιπτώσει, ἡ Ἑλβετικὴ Κυβέρνησις γνωστοποιεῖ πρὸς ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη καὶ πρὸς τὸ αἰτήσαν τὴν προσχώρησιν Κράτος ὅτι ἡ ἐξέτασις τῆς αἰτήσεως ἀναβάλλεται.

§ 3. Ἡ ἀποδοχὴ ἐπάγεται τὰς νομίμους συνεπείας μετὰ παρέλευσιν μηνὸς ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἀπὸ μέρους τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως γενομένης ἀνακοινώσεως ἢ ἀν, κατὰ τὴν λήξιν τῆς προθεσμίας ταύτης, ἡ Σύμβασις δὲν ἔχῃ ἀκόμη τεθῇ ἐν ἰσχύϊ, ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Συμβάσεως.

"Αρθρον 65.

Διάρκεια τῶν ἐκ τῆς Συμβάσεως ὑποχρεώσεων τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν.

§ 1. Ἡ διάρκεια τῆς παρούσης Συμβάσεως εἶναι ἀπεριόριστος. Δύναται ὁμως ἕκαστον συμβεβλημένον Κράτος νὰ ἀποχωρήσῃ ὑπὸ τοὺς κάτωθι ὅρους:

Ἡ σύμβασις ἰσχύει δι' ἕκαστον συμβεβλημένον Κράτος μέχρι τῆς 31 Δεκεμβρίου τοῦ πέμπτου μετὰ τὴν ἐναρξιν τῆς ἰσχύος αὐτῆς ἔτους. Πᾶν Κράτος, τὸ ὁποῖον θὰ ἐπεθύμει νὰ ἀποχωρήσῃ κατὰ τὴν λήξιν τῆς περιόδου ταύτης, ὀφείλει νὰ γνωστοποιήσῃ τὴν πρόθεσίν του ταύτην πρὸ ἐνὸς τοῦλάχιστον ἔτους εἰς τὴν Ἑλβετικὴν Κυβέρνησιν, ἡ ὁποία θὰ πληροφορήσῃ σχετικῶς ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη.

Ἐφόσον δὲν ἐγένετο τοιαύτη γνωστοποίησις ἐντὸς τῆς ὀριζομένης προθεσμίας, ἡ ἐκ τῆς συμβάσεως ὑποχρέωσις θὰ παραταθῇ αὐτοδικαίως διὰ περίοδον τριῶν ἐτῶν καὶ οὕτω καθ' ἑξῆς ἀπὸ τριετίας εἰς τριετίαν, ἐφόσον δὲν ἐγένετο καταγγελία ἐν ἔτος τοῦλάχιστον πρὸ τῆς 31 Δεκεμβρίου τοῦ τελευταίου ἔτους μιᾶς τῶν τριετῶν περιόδων.

§ 2. Κράτη, τῶν ὑποίων ἐγένετο δεκτὴ ἡ συμμετοχὴ εἰς τὴν Σύμβασιν ἐντὸς τῆς πενταετοῦς ἢ μιᾶς τῶν τριετῶν περιόδων, ὑποχρεοῦνται εἰς συμμετοχὴν μέχρι τέλους τῆς περιόδου ταύτης, ἀκολούθως δὲ μέχρι τέλους ἐκάστης τῶν ἐπομένων περιόδων, ἐφόσον δὲν θὰ ἔχῃσι καταγγεῖλαι τὴν ὑποχρέωσίν των ἐν ἔτος τοῦλάχιστον πρὸ τῆς λήξεως μιᾶς ἐξ αὐτῶν.

"Αρθρον 66.

Ἀναθεώρησις τῆς Συμβάσεως.

§ 1. Οἱ ἀντιπρόσωποι τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν συνέρχονται διὰ τὴν ἀναθεώρησιν τῆς Συμβάσεως ἐπὶ προσκλήσει τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως μετὰ πενταετίαν τὸ βραδύτερον ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης συμβάσεως.

Διάσκεψις πρὸ τῆς περιόδου ταύτης συγκαλεῖται ἐφόσον ὑποβάλλεται πρὸς τοῦτο αἴτησις ὑπὸ τοῦ ἐνὸς τρίτου τοῦλάχιστον τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν.

Ἀπὸ συμφώνου μετὰ τῆς πλειοψηφίας τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἀπευθύνει πρόσκλησιν καὶ εἰς μὴ συμβεβλημένα Κράτη.

Ἀπὸ συμφώνου μετὰ τῆς πλειοψηφίας τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον προσκαλεῖ ὅπως παραστοῦν εἰς τὴν διάσκεψιν καὶ ἀντιπροσώπους.

α) τῶν ἀρμοδίων εἰς τὰς μεταφορὰς διεθνῶν κυβερνητικῶν ὀργανισμῶν.

β) τῶν ἀσχολουμένων μετὰ τὰς μεταφορὰς διεθνῶν μὴ κυβερνητικῶν ὀργανισμῶν.

Ἡ εἰς τὰς συζητήσεις συμμετοχὴ ἀντιπροσωπειῶν τῶν μὴ συμβεβλημένων Κρατῶν καὶ τῶν ἐν τῷ τετάρτῳ ἐδαφίῳ μνημονευομένων διεθνῶν ὀργανισμῶν θὰ ρυθμίζεται δι' ἐκάστην διάσκεψιν διὰ τοῦ Κανονισμοῦ τῶν συζητήσεων.

Ἀπὸ συμφώνου μετὰ τῆς πλειοψηφίας τῶν Κυβερνήσεων τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον δύναται, πρὸ τῶν τακτικῶν ἢ ἐκτάκτων ἀναθεωρητικῶν διασκέψεων, νὰ συγκαλέσῃ ἐπιτροπὰς πρὸς προκαταρκτικὴν ἐξέτασιν τῶν προτάσεων ἀναθεωρήσεως. Αἱ διατάξεις τοῦ παραρτήματος III ἐφαρμόζονται κατ' ἀναλογίαν ἐπὶ τῶν Ἐπιτροπῶν τούτων.

§ 2. Ἡ ἐναρξίς ἰσχύος τῆς νέας Συμβάσεως, εἰς τὴν ὁποίαν κατέληξεν ἡ ἀναθεωρητικὴ διάσκεψις, συνεπάγεται κατάργησιν τῆς προγενεστερᾶς Συμβάσεως καὶ ὡς πρὸς τὰ Κράτη ἐκεῖνα, τὰ ὁποῖα δὲν ἔχουν ἐπικυρώσει τὴν νέαν Σύμβασιν.

§ 3. Κατὰ τὸ ἐνδιάμεσον μεταξύ τῶν ἀναθεωρητικῶν διασκέψεων διάστημα, τὰ ἀρθρα 5, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 27, 47, 48, 49, 52 καὶ τὰ παραρτήματα I καὶ IV δύνανται νὰ ὑποστοῦν ἀναπροσαρμογὰς παρ' Ἐπιτροπῆς ἀναθεωρήσεως. Ἡ ὀργάνωσις καὶ ἡ λειτουργία τῆς Ἐπιτροπῆς ταύτης ἀποτελοῦν ἀντικείμενον τοῦ παραρτήματος III τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Αἱ ἀποφάσεις τῆς Ἐπιτροπῆς ἀναθεωρήσεως γνωστοποιοῦνται ἀμέσως εἰς τὰς Κυβερνήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν μέσω τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου. Θεωρεῖται ὅτι ἐγένοντο αὗται δεκταὶ ἐκτὸς ἂν διευπωθήσαν, ἐντὸς τριῶν μηνῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς γνωστοποιήσεως, ἀντιρρήσεις κατ' αὐτῶν ἐκ μέρους πέντε τοῦλάχιστον Κυβερνήσεων. Ἰσχύουν δὲ αὗται ἀπὸ τῆς πρώτης τοῦ ἔκτου μηνὸς μετὰ τὸν μῆνα, ἐντὸς τοῦ ὁποίου τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἐγνωστοποίησε ταύτας εἰς τὰς Κυβερνήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν. Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον προσδιορίζει τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην κατὰ τὴν γνωστοποίησιν τῶν τῶν ἀποφάσεων.

"Αρθρον 67.

Κείμενα τῆς Συμβάσεως. Ἐπίσημοι μεταφράσεις.

Ἡ παροῦσα Σύμβασις συνωμολογήθη καὶ ὑπεγράφη ἐν γαλλικῇ γλώσσῃ κατὰ τὴν κρατήσασαν διπλωματικὴν συνήθειαν.

Εἰς τὸ γαλλικὸν κείμενον ἐπισυνάπτονται κείμενον εἰς γερμανικὴν γλῶσσαν, κείμενον εἰς ἀγγλικὴν γλῶσσαν καὶ κείμενον εἰς ἰταλικὴν γλῶσσαν, ἔχοντα ἰσχύϊ ἐπισήμων μεταφράσεων.

Ἐν περιπτώσει ἀσυμφωνίας τῶν κειμένων, ἰσχύει τὸ γαλλικὸν κείμενον.

Εἰς πίστωσιν τοῦ ὁποίου, οἱ κάτωθι πληρεξούσιοι, βάσει ἐξουσιοδοτήσεως κατὰ τὸν δέοντα τύπον, υπέγραψαν τὴν παροῦσαν Σύμβασιν.

Ἐγένετο ἐν Βέρνη τὴν εἰκοστὴν πέμπτῃν Ὀκτωβρίου τοῦ χιλιοστοῦ ἑνεακοσιοστοῦ πεντηκοστοῦ δευτέρου ἔτους εἰς ἓν μόνον ἀντίτυπον, τὸ ὁποῖον θὰ παραμείνῃ κατατεθειμένον ἐν τοῖς Ἀρχείοις τῆς Ἑλβετικῆς Ὁμοσπονδίας, αὐθεντικὸν ἀντίγραφον τοῦ ὁποίου θὰ δοθῇ εἰς ἕκαστον τῶν συμβαλλομένων Μερῶν.

Διὰ τὴν Αὐστρίαν :

Dr. SMETANA

Διὰ τὸ Βέλγιον :

Vte de LANTSHEERE

Διὰ τὴν Βουλγαρίαν :

B. TZUETKOY

Διὰ τὴν Δανίαν :

TH. JENSEN

Διὰ τὴν Ἰσπανίαν :

JOSE RUIZ de ARANA Y BAUER DUQUE de SAN LUCAR LA MAYOR JOSE DE AGUINAGA

Διὰ τὴν Φινλανδίαν :

VAINO HAKKINEN

Διὰ τὴν Γαλίαν :

J. CHANUEL

Διὰ τὴν Ἑλλάδα :

PHILON PHILON

Διὰ τὴν Οὐγγαρίαν :

VERMESY SANDOR

Διὰ τὴν Ἰταλίαν :

ADOARDO BALDONI

Διὰ τὸ Λιχτενστάιν :

W. STUCKI

Διὰ τὸ Λουξεμβούργον :

A. CLEMANG

Διὰ τὴν Νορβηγίαν :

PETER ANKER

Διὰ τὴν Ὁλλανδίαν :

A. BENTINEK

Διὰ τὴν Πολωνίαν :

JOSEF ETTINGER

Διὰ τὴν Πορτογαλίαν :

ANTONIO PINTO de MESQUITA

Διὰ τὴν Ρουμανίαν :

M. GERUESCO

Διὰ τὴν Σουηδίαν :

T. HAMMARSTROM

Διὰ τὴν Ἑλβετίαν :

W. STUCKI

Διὰ τὴν Τσεχοσλοβακίαν :

SIMOVIC

Διὰ τὴν Τουρκίαν :

H. GERMENYANLIGIL

Διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίαν :

Z. DJERMANOVIC

Διὰ τὸ Ἑνωμένον Βασίλειον Μεγάλης Βρετανίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας :

DENIS O'NEILL

Διὰ τὸ Ἰράκ :

Διὰ τὸ Ἰράν :

Διὰ τὸ Λίβανον :

A. NASSIF

Διὰ τὴν Συρίαν :

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

(ἄρθρον 57)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

(Κείμενον καθορισθέντος ὑπὸ ἐκτάκτου Διασκέψεως συγκληθησομένης δυνάμει τοῦ ἐν τῷ Συμπληρωματικῷ Πρωτοκόλλῳ περιλαμβανομένου ὁρου).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

(Ἄρθρον 66, § 3)

ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΩΣ

Ἄρθρον 1.

Αἱ Κυβερνήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἀνακοινοῦν τὰς προτάσεις τῶν ἐπὶ θεμάτων τῆς ἀρμοδιότητος τῆς Ἐπιτροπῆς εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν Διεθνῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν, τὸ ὁποῖον φέρει ταύτας ἀμέσως εἰς γνῶσιν τῶν ἄλλων συμβεβλημένων Κρατῶν.

Ἄρθρον 2.

Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον συγκαλεῖ εἰς σύνοδον τὴν Ἐπιτροπὴν ὡσάκις ὑπάρχει ἀνάγκη ἢ ἐπὶ τῇ αἰτήσῃ πέντε τοῦλάχιστον συμβεβλημένων Κρατῶν.

Περὶ τῶν συνόδων τῆς Ἐπιτροπῆς εἰδοποιοῦνται ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη πρὸ δύο μηνῶν. Ἡ εἰδοποίησις πρέπει νὰ μνημονεύῃ ἀκριβῶς τὰ θέματα. τῶν ὁποίων ζητεῖται ἡ ἐγγράφη ἐν τῇ ἡμερησίᾳ διατάξει.

Ἄρθρον 3.

Ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη δύνανται νὰ συμμετέχουν εἰς τὰς ἐργασίας τῆς Ἐπιτροπῆς.

Εἶναι δυνατὴ ἡ ἀντιπροσωπεύσις Κράτους δι' ἑτέρου Κράτους. Ἐν ὅμως Κράτος δὲν δύναται νὰ ἀντιπροσωπεύσῃ περισσότερα τῶν δύο Κρατῶν.

Ἐκαστον Κράτος βαρύνεται μὲ τὰς δαπάνας τῶν ἀντιπροσώπων του.

Ἄρθρον 4.

Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον εἰσηγεῖται τὰ ἐξεταστέα θέματα καὶ ἀναλαμβάνει τὴν ὑπηρεσίαν γραμματείας τῆς Ἐπιτροπῆς,

Ὁ Διευθυντὴς καὶ ὁ Ὑποδιευθυντὴς τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου συμμετέχουν εἰς τὰς συνεδριάσεις τῆς Ἐπιτροπῆς μετὰ συμβουλευτικῆς ψήφου.

Ἄρθρον 5.

Ἀπὸ συμφώνου μετὰ τῆς πλειοψηφίας τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον προσκαλεῖ ὅπως παραστοῦν εἰς τὰς συνεδριάσεις τῆς Ἐπιτροπῆς καὶ ἀντιπροσώπους :

α) μὴ συμβεβλημένων Κρατῶν.

β) διεθνῶν Κυβερνητικῶν Ὁργανισμῶν, ἀρμοδίων εἰς θέματα μεταφορῶν. ὑπὸ τὸν ὅρον ἀμοιβαιότητος.

γ) διεθνῶν μὴ κυβερνητικῶν Ὁργανισμῶν, ἀσχολουμένων μὲ τὰς μεταφοράς, ὑπὸ τὸν ὅρον ἀμοιβαιότητος.

Ἄρθρον 6.

Ἡ Ἐπιτροπὴ συγκροτεῖται νομίμως ὅταν τὸ τρίτον τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἀντιπροσωπεύεται ἐν αὐτῇ.

Ἄρθρον 7.

Ἡ Ἐπιτροπὴ ὀρίζει δι' ἑκάστην σύνοδον ἓνα πρόεδρον καὶ ἓνα ἢ δύο ἀντιπροέδρους.

"Αρθρον 8.

Αἱ συζητήσεις γίνονται εἰς γαλλικὴν καὶ εἰς γερμανικὴν γλῶσσαν. Αἱ ἐκθέσεις τῶν μελῶν τῆς Ἐπιτροπῆς μεταφράζονται ἀμέσως διὰ ζώσης φωνῆς καὶ κατὰ τὸ οὐσιαστικὸν αὐτῶν περιεχόμενον. Τὸ κείμενον τῶν προτάσεων καὶ τῶν ἀνακοινώσεων τοῦ Προέδρου μεταφράζεται διεξοδικῶς.

"Αρθρον 9.

Ἡ ψηφοφορία γίνεται κατ' ἀντιπροσωπείαν καὶ, ἐφόσον ὑποβάλλεται πρὸς τοῦτο αἴτησις, δι' ὀνομαστικῆς κλήσεως. Ἐκάστη ἀντιπροσωπεία συμβεβλημένου Κράτους, ἀντιπροσωπευομένου ἐν τῇ συνεδριάσει, δικαιούται μιᾶς μόνον ψήφου.

Ἡ πρότασις γίνεται δεκτὴ ἐφ' ὅσον :

α) ἔλαβε μέρος εἰς τὴν ψηφοφορίαν τὸ ἥμισυ τοῦλάχιστον τῶν ἐν τῇ Ἐπιτροπῇ ἐκπροσωπούμενων ἀντιπροσωπειῶν.

β) συνεκέντρωσε τὴν πλειοψηφίαν τῶν ψήφων.

"Αρθρον 10.

Τὰ πρακτικὰ τῶν συνεδριάσεων θὰ περιλαμβάνουν περίληψιν τῶν συζητήσεων εἰς ἀμφοτέρας τὰς γλώσσας.

Αἱ προτάσεις καὶ αἱ ἀποφάσεις πρέπει νὰ καταχωρίζονται εἰς τὰ πρακτικὰ κατὰ γράμμα εἰς ἀμφοτέρας τὰς γλώσσας. Ἐν ἀσυμφωνίᾳ μεταξύ τοῦ γαλλικοῦ καὶ τοῦ γερμανικοῦ κειμένου τοῦ πρωτοκόλλου ὡς πρὸς τὰς ἀποφάσεις ἰσχύει τὸ γαλλικὸν κείμενον.

Τὰ πρακτικὰ διανέμονται εἰς τὰ μέλη τὸ ταχύτερον δυνατόν, ἐφόσον δὲ ἡ ἔγκρισις τούτων δὲν εἶναι δυνατὴ ἐντὸς τῆς συνόδου, τὰ μέλη θὰ ἀποστέλλουν τὰς τυχόν διορθώσεις εἰς τὴν Γραμματεῖαν ἐντὸς εὐλόγου προθεσμίας.

"Αρθρον 11.

Πρὸς διευκόλυνσιν τῶν ἐργασιῶν, ἡ Ἐπιτροπὴ δύναται νὰ συστήσῃ ὑποεπιτροπὰς, Δύναται ἀκόμη αὕτη νὰ συστήσῃ ὑποεπιτροπὰς ἐπιφορτισμένας νὰ προτενοῦν διὰ μεταγενομένην σύνοδον ὠρισμένα θέματα.

Ἐκάστη ὑποεπιτροπὴ ὀρίζει ἓνα πρόεδρον, ἓνα ἀντιπρόεδρον καὶ, ἐφόσον ὑπάρχει ἀνάγκη, ἓνα εἰσηγητὴν. Κατὰ τὰ λοιπὰ ἐφαρμόζονται εἰς τὰς ὑποεπιτροπὰς κατ' ἀναλογίαν αἱ διατάξεις τῶν ἀρθρῶν 1 ἕως 5 καὶ 8 ἕως 10.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV
(Ἄρθρον 60)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ

"Αρθρον 1.

Ἀριθμὸς διαιτητῶν.

Τὰ διαιτητικὰ δικαστήρια, τὰ ὅποια συγκροτοῦνται ὅπως δικάσουν διαφορὰς, ἐξαιρέσει ἐκεῖνων αἱ ὅποια ἀναφέρονται μεταξύ Κρατῶν, συντίθενται ἐξ ἑνὸς ἐκ τριῶν ἢ ἐκ πέντε διαιτητῶν κατὰ τοὺς ὅρους τοῦ οἰκείου συνυποσχετικοῦ.

"Αρθρον 2.

§ 1. Ὁ πίναξ τῶν διαιτητῶν καταρτίζεται ἐκ τῶν προτέρων. Ἐκαστον τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν δύναται νὰ ὀρίσῃ δύο τὸ πλεον ὑπηκόους του, κεκτημένους εἰδικὴν κατάρτισιν εἰς τὸ Διεθνὲς Δίκαιον τῶν μεταφορῶν, ἵνα ἐγγραφῶσιν εἰς τὸν ὑπὸ τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως καταρτιζόμενον καὶ ἐκάστοτε συμπληρούμενον πίνακα διαιτητῶν.

§ 2. Ἄν τὸ συνυποσχετικὸν προβλέπῃ ἓνα μόνον διαιτητὴν, οὗτος ἐκλέγεται διὰ κοινῆς συμφωνίας τῶν ἐν ἀντιδικίᾳ μετρῶν.

Ἄν τὸ συνυποσχετικὸν προβλέπῃ τρεῖς ἢ πέντε διαιτητὰς, ἕκαστος τῶν ἀντιδικῶν ἐκλέγει ἓνα ἢ δύο, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, διαιτητὰς.

Οἱ ἐκλεγέντες κατὰ τὸ προηγούμενον ἐδάφιον διαιτηταὶ

ὀρίζουν διὰ κοινῆς συμφωνίας τὸν τρίτον ἢ τὸν πέμπτον, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, διαιτητὴν, ὅστις καὶ προεδρεύει τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου.

Ἄν οἱ ἀντιδικοὶ διαφωνοῦν ὡς πρὸς τὴν ἐκλογὴν τοῦ μοναδικοῦ διαιτητοῦ ἢ ἂν οἱ ἐκλεγέντες ὑπὸ τῶν ἀντιδικῶν διαιτητῶν διαφωνοῦν ὡς πρὸς τὸν ὀρισμὸν τοῦ τρίτου ἢ τοῦ πέμπτου, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, διαιτητοῦ, τὸ διαιτητικὸν δικαστήριον συμπληροῦται διὰ διαιτητοῦ ὀριζομένου, ἐπὶ τῇ αἰτήσει τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, ὑπὸ τοῦ Προέδρου τοῦ Ἑλβετικοῦ Ὁμοσπονδιακοῦ Δικαστηρίου.

Τὸ διαιτητικὸν δικαστήριον συγκροτεῖται ἐκ προσώπων περιλαμβανομένων ἐν τῷ κατὰ τὴν § 1 πίνακι. Ἄν ὅμως τὸ συνυποσχετικὸν προβλέπῃ πέντε διαιτητὰς, ἕκαστος τῶν ἀντιδικῶν δύναται νὰ ὀρίσῃ ἓνα διαιτητὴν ἐκτὸς τοῦ πίνακος.

§ 3. Ὁ μοναδικός, ὁ τρίτος ἢ ὁ πέμπτος διαιτητὴς πρέπει νὰ εἶναι ἐθνικότητος διαφοροῦ τῆς τῶν ἀντιδικῶν.

Ἡ ἐν τῇ δίκῃ παρέμβασις τρίτου οὐδόλως ἐπηρεάζει τὴν σύνθεσιν τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου.

"Αρθρον 3.

Συνυποσχετικόν.

Οἱ προσφεύγοντες εἰς διαιτησίαν ἀντιδικοὶ συνάπτουν συνυποσχετικόν, τὸ ὅποιον καθορίζει εἰδικῶς :

α) τὸ ἀντικείμενον τῆς διαφορᾶς, ὀριζόμενον μετὰ πάσης δυνατῆς σαφηνείας καὶ ἀκριβείας.

β) τὴν σύνθεσιν τοῦ δικαστηρίου καὶ τὰς ἀναγκαίας διὰ τὸν ὀρισμὸν τοῦ ἢ τῶν διαιτητῶν προθεσμίας.

γ) τὸν τόπον συνόδου τοῦ δικαστηρίου.

Διὰ τὴν ἐναρξιν τῆς διαιτητικῆς διαδικασίας, τὸ συνυποσχετικὸν πρέπει νὰ κοινοποιηθῇ εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον.

"Αρθρον 4.

Διαδικασία.

Αὐτὸ τοῦτο τὸ διαιτητικὸν δικαστήριον ἀποφασίζει περὶ τῆς ἀκολουθητέας διαδικασίας λαμβάνον πρὸς τοῦτο ὑπ' ὄψιν τὰς κάτωθι διατάξεις :

α) Τὸ διαιτητικὸν δικαστήριον ἐρευνᾷ καὶ ἀποφασίζει ἐπὶ τῆς ἐπιδίκου διαφορᾶς, ἥς ἐπελήφθη, βάσει τῶν ἀπὸ μέρους τῶν ἀντιδικῶν προσαχθέντων στοιχείων χωρὶς νὰ δεσμεύεται ὡς πρὸς τὴν κρίσιν τοῦ ἀπὸ οἰκισθήποτε ἐρμηνείας τῶν ἀντιδικῶν.

β) δὲν δύναται νὰ ἐπιδικάσῃ τίποτε περισσότερον ἢ διαφορὰν τοῦ ἀντικειμένου τῆς αἰτήσεως τοῦ ἐνάγοντος, οὐδὲν ἑλαττον ἐκεῖνου ὅ, περ ὁ ἐναγόμενος ἀνεγνώρισεν ὡς ὀφειλόμενον.

γ) ἡ διαιτητικὴ ἀπόφασις, δεόντως ἡτιολογημένη, ἐκδίδεται ὑπὸ τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου καὶ κοινοποιεῖται εἰς τοὺς διαδίκους μέσῳ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

δ) ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν ἀντίθετος διάταξις ἀναγκαστικοῦ δικαίου ἰσχύει ἐν τῷ τόπῳ, ὅπου ἐδρεύει τὸ διαιτητικὸν δικαστήριον, ἡ διαιτητικὴ ἀπόφασις εἰς οὐδὲν ὑπόκειται ἐνδίκῳ μέσῳ ἐκτὸς τῆς ἀναθεωρήσεως καὶ τῆς ἐπὶ ἀκυρότητι προσβολῆς.

"Αρθρον 5.

Γραμματεία.

Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἐκτελεῖ χρέη γραμματέως τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου.

"Αρθρον 6.

Τέλη.

Ἡ διαιτητικὴ ἀπόφασις ὀρίζει τὸ ποσὸν τῶν δικαστικῶν τελῶν καὶ δαπανῶν, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ἀμοιβῶν τῶν διαιτητῶν, καὶ ὀρίζει εἰς ποῖον τῶν ἀντιδικῶν εἶναι τοῦτο καταλογιστέον ἢ κατὰ ποῖαν ἀναλογίαν εἶναι τοῦτο κατανεμητέον μεταξύ τῶν ἀντιδικῶν.

ΟΙ ΥΠΟΓΕΓΓΡΑΜΕΝΟΙ ΠΛΗΡΕΞΟΥΣΙΟΙ

συνεφώνησαν ἐπὶ τῶν κάτωθι.

Α. "Ὅτι αἱ διατάξεις, αἱ ἀποτελοῦσαι τὸ παράρτημα V τῆς Διεθνoῦς Συμβάσεως τῆς ἀφορώσης εἰς τὴν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων διὰ σιδημῶν (C.I.N.) τῆς 25 Ὀκτωβρίου 1952 θὰ εἶναι αἱ κάτωθι

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

("Ἀρθρον 57)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΔΙΑ ΣΙΔΗΜΩΝ

"Ἀρθρον πρῶτον

§ 1. Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν διεθνῶν μεταφορῶν διὰ σιδηροδρόμων ἐδρεύει ἐν Βέρνη ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως.

Ὁ ἐλεγχος τῆς δράσεως αὐτοῦ, τόσον ἐπὶ διοικητικοῦ ὅσον καὶ ἐπὶ οἰκονομικοῦ πεδίου, ἀσκεῖται ἐν τῷ καθορισθέντι διὰ τῶν διατάξεων τοῦ ἀρθρου 57 τῆς Συμβάσεως πλαίσιῳ καὶ ἀνατίθεται εἰς Διοικητικὴν Ἐπιτροπὴν.

Πρὸς τοῦτο ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ

α) ἐποπτεύει ἐπὶ τῆς καλῆς ἀπὸ μέρους τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου ἐφαρμογῆς τῶν Συμβάσεων καὶ τῶν διὰ τῶν ἀναθεωρητικῶν δισκώσεων καταρτιζομένων ἄλλων κειμένων καὶ προτείνει, συντρεχούσης περιπτώσεως, τὰ κατάλληλα πρὸς διευκόλυνσιν τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἐν λόγῳ Συμβάσεων καὶ κειμένων μέτρα.

β) δίδει ἡτιολογημένας γνώμας ἐπὶ ζητημάτων, τὰ ὁποῖα δυνατόν νὰ ἐνδιαφέρουν τὴν δράσιν τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου καὶ τὰ ὁποῖα υποβάλλονται πρὸς αὐτὴν ὑπὸ συμβεβλημένου Κράτους ἢ ὑπὸ τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Γραφείου.

§ 2. α) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ συνέρχεται ἐν Βέρνη. Ἀπαρτίζεται αὕτη ἐξ ἐννέα μελῶν, ἐκλεγομένων μεταξὺ τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν.

β) Ἡ Ἑλβετικὴ Ὁμοσπονδία διαθέτει μίαν μόνιμον ἑδρὰν ἐν τῇ Ἐπιτροπῇ, τῆς ὁποίας ἀναλαμβάνει αὕτη τὴν προεδρείαν. Τὰ λοιπὰ Κράτη μέλη ὀρίζονται διὰ μίαν πενταετίαν. Ἡ διπλωματικὴ Διάσκεψις, τῆς ὁποίας ἔργον εἶναι νὰ θέσῃ ἐν ἰσχύϊ τὴν Σύμβασιν, εἰς ἐκτέλεσιν τοῦ ἀρθρου 64 αὐτῆς, λαμβάνουσα ὑπ' ὄψιν μίαν δικαίαν γεωγραφικὴν κατανομήν, θὰ ὀρίσῃ τὰ Κράτη τὰ ὁποῖα θὰ ἀποτελέσουν τὴν Ἐπιτροπὴν διὰ τὴν πρώτην πενταετὴ περίοδον.

Ἡ διάσκεψις αὕτη θὰ ἀποφασίσῃ καὶ ἐπὶ τῶν διατάξεων περὶ καθορισμοῦ τῆς συνθέσεως τῆς Ἐπιτροπῆς διὰ τὰς μετέπειτα περιόδους.

γ) Ἄν κενωθῇ θέσις Κράτους-μέλους, ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ ὀρίζει ἡ ἰδίᾳ ἕτερον συμβεβλημένον Κράτος πρὸς πλήρωσιν κενῆς θέσεως.

δ) Ἐκαστον Κράτος-μέλος ὀρίζει ὡς ἀντιπρόσωπον παρὰ τῇ Διοικητικῇ Ἐπιτροπῇ πρόσωπον κατάλληλον λόγῳ τῆς πείρας του εἰς τὰ ζητήματα τῶν διεθνῶν μεταφορῶν.

ε) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ καταρτίζει τὸν ἐσωτερικὸν κανονισμὸν αὐτῆς καὶ συγκροτεῖται ἀφ' ἑαυτῆς.

Ἡ Ἐπιτροπὴ συνέρχεται εἰς μίαν τοῦλάχιστον τακτικὴν σύνοδον κατ' ἔτος. Ἐξ ἄλλου συνέρχεται αὕτη εἰς ἐκτάκτους συνόδους ὡσάκις ὑποβληθῇ αἰτήσεις πρὸς τοῦτο ὑπὸ τριῶν τοῦλάχιστον Κρατῶν-μελῶν.

Ἡ Γραμματεία τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς ἐξασφαλίζεται ὑπὸ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

Τὰ πρακτικὰ τῶν συνεδριάσεων τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς ἀποστέλλονται εἰς ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη.

ζ) Ἡ θέσις ἀντιπροσώπου Κράτους-μέλους εἶναι ἁμισθος, αἱ δὲ δαπάναι μετακινήσεων ὅς συνεπάγεται αὕτη βαρύνουν τὸ Κράτος τοῦτο.

§ 3. α) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ καταρτίζει Κανονισμὸν διὰ τὴν ὀργάνωσιν, τὴν λειτουργίαν καὶ τὸν Καταστατικὸν χάρτην τοῦ προσωπικοῦ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

Πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον, ἡ Ἑλβετικὴ Κυβέρνησις ὑποβάλλει εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν προσχέδιον τοῦ Κανονισμοῦ τοῦτου.

β) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ διορίζει τὸν διευθυντὴν, τὸν ὑποδιευθυντὴν καὶ τοὺς συμβούλους τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου. Ἡ Ἑλβετικὴ Κυβέρνησις ὑποβάλλει πρὸς τοῦτο εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν σχετικὰς προτάσεις. Διὰ τοὺς διορισμοὺς τούτους, ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ λαμβάνει ἰδιαίτερώς ὑπ' ὄψιν τὴν ἀρμοδιότητα τῶν ὑποψηφίων καὶ μίαν δικαίαν γεωγραφικὴν κατανομήν.

γ) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ ἐγκρίνει τὸν ἐτήσιον προϋπολογισμὸν τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου. ἔχουσα ὑπ' ὄψιν τὰς διατάξεις τοῦ ἐπομένου ἀρθρου 2 ὡς καὶ τὴν ἐτήσιαν διαχειριστικὴν ἐκθέσιν.

Ἡ ἐπαλήθευσις τῶν λογισμῶν τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, σχετιζομένη ἀποκλειστικῶς μὲ τὸ συμφωνον τῶν ἐγγραφῶν καὶ τῶν λογιστικῶν ἐγγράφων, ἐντὸς τοῦ πλαισίου τοῦ προϋπολογισμοῦ διενεργεῖται ὑπὸ τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως ἢ ὁποῖα καὶ διαβιβάζει τοὺς λογισμοὺς τούτους μετὰ σχετικῆς ἐκθέσεως εἰς τὴν Διοικητικὴν Ἐπιτροπὴν.

Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ κοινοποιεῖ εἰς τὰ συμβεβλημένα Κράτη, ὁμοῦ μὲ τὴν διαχειριστικὴν ἐκθέσιν τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου καὶ τὸν πίνακα τῶν ἐτησίων λογισμῶν τοῦ Γραφείου τοῦτου, τὰς ἀπαράσεις καὶ συστάσεις τὰς ὁποίας τοῦτο ἐκλήθη νὰ διατυπώσῃ.

δ) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ ἀπευθύνει πρὸς ἐκάστην ἀναθεωρητικὴν διάσκεψιν, δύο τοῦλάχιστον μῆνας πρὸ τῆς ἐιρξέως αὐτῆς, ἐκθέσιν ἐπὶ τῆς ὅλης δράσεώς της ἀπὸ τῆς προηγούμενης διασκέψεως.

"Ἀρθρον 2.

1. Αἱ δαπάναι τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου βαρύνουν τὰ συμβεβλημένα Κράτη ἐν ἀναλογίᾳ μὲ τὸ μῆκος τῶν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν ἢ τῶν διαδρομῶν, ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐφαρμόζεται ἡ Σύμβασις. Αἱ ναυτιλιακαὶ ὅμως γραμμαὶ συμμετέχουν εἰς τὰς δαπάνας ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὸ ἥμισυ μόνον τῶν διαδρομῶν των. Δι' ἕκαστον Κράτος ἡ εἰσφορὰ εἶναι 1,40 φράγκα κατ' ἀνώτατον ὅριον ἀνὰ χιλιόμετρον. Ἐξαιρετικῶς δύναται ἡ εἰσφορὰ αὕτη, κατόπιν συμφωνίας μεταξὺ τῆς ἐνδιαφερομένης Κυβερνήσεως καὶ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου καὶ ἐγκρίσεως τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς, νὰ μειωθῇ κατὰ πεντήκοντα τοῖς ἑκατὸν τὸ πολὺ διὰ τὰς γραμμάς, τῶν ὁποίων ἡ ἐκμεταλλεὺσις ἀσκεῖται ὑπὸ εἰδικῶς ὁρῶν. Τὸ ποσὸν τῆς ἐτησίως πιστώσεως ἀνὰ χιλιόμετρον ὀρίζεται δι' ἐκάστην χρῆσιν ὑπὸ τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς μετὰ γνώμην τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου. Εἰσπράττεται δὲ αὕτη πάντοτε ἐν τῷ συνόλῳ της. Ἄν αἱ πραγματικαὶ δαπάναι τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου δὲν φθάσουν τὸ ποσὸν τῆς πιστώσεως ὑπολογισμένης κατὰ τὴν ἀνωτέρω βάσιν, τὸ μὴ δαπανηθὲν ὑπόλοιπον περιέρχεται εἰς ἀποθεματικὸν κεφάλαιον.

§ 2. Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἀποστολῆς εἰς τὰ συμβεβλημένα Κράτη τῆς διαχειριστικῆς ἐκθέσεως καὶ τοῦ πίνακος τῶν ἐτησίων λογισμῶν, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἀπευθύνει εἰς ταῦτα πρόσκλησιν πρὸς πληρωμὴν τῆς εἰσφορᾶς των εἰς τὰς δαπάνας τῆς ληξάσης χρήσεως. Κράτος, τὸ ὁποῖον μέχρι τῆς 1 Ὀκτωβρίου δὲν θὰ ἔχῃ καταβάλῃ τὴν μερίδα του ἐπὶ τῶν δαπανῶν, καλεῖται διὰ δευτέραν φορὰν νὰ καταβάλῃ ταύτην. Ἄν ἡ ὑπόμνησις αὕτη παραμείνῃ ἀνεὺ ἀποτελέσματος, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἐπαναλαμβάνει ταύτην κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ ἐπομένου ἔτους κατὰ τὴν ἀποστολὴν τῆς διαχειριστικῆς ἐκθέσεως του διὰ τὴν ληξάσαν χρῆσιν. Ἄν, μέχρι τῆς πρώτης τοῦ ἀκολουθοῦντος μηνὸς Ἰουλίου, δὲν ἔχῃ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ἡ υπόμνησις αὕτη, θὰ γίνῃ τέταρτον διάβημα πρὸς τὸ καθυστεροῦν Κράτος ἐπὶ σκοπῷ πληρωμῆς τῶν δύο ληξιπροθέσμων ἐτησίων δόσεων. Ἐν ἀποτυχίᾳ καὶ τοῦ διαβήματος τούτου τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον θὰ εἰδοποιήσῃ τὸ ἐν λόγῳ Κράτος, ἐντὸς τριῶν μηνῶν τὸ βραδύτερον, ὅτι ἂν ἡ ἀναμενομένη πληρωμὴ δὲν πραγματοποιηθῇ πρὸ τοῦ τέλους τοῦ ἔτους, ἡ ἀποχὴ του αὕτη θὰ ἐρμηνευθῇ ὡς σιωπηρὰ ἐκδήλωσις τῆς θελήσεώς του νὰ ἀποχωρήσῃ τῆς Συμβάσεως. Ἄν καὶ εἰς τὸ τελευταῖον τοῦτο διάβημα δὲν δοθῇ συνέχεια

πρὸ τῆς 31 Δεκεμβρίου, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον, λαμβάνον ὑπὸ σημείωσιν τὴν σιωπηρῶς ἐκφρασθεῖσαν θέλησιν τοῦ ἐν ἀταξία Κράτους ὅπως ἀποχώρησιν τῆς Συμβάσεως, θὰ προβῇ εἰς διαγραφὴν τῶν γραμμῶν τοῦ Κράτους τούτου ἐκ τοῦ πίνακος τῶν εἰς τὴν ὑπερσίαν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν ἐγγεγραμμένων γραμμῶν.

§ 3. Τὰ μὴ εἰσπραχθέντα ποσὰ πρέπει νὰ καλυφθῶσι κατὰ τὸ δυνατόν διὰ τῶν τακτικῶν πιστώσεων, τὰς ὁποίας διαθέτει τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον, δύνανται δὲ νὰ κατανεμηθῶσι ταῦτα εἰς τέσσαρας χρήσεις. Τὸ μέρος τοῦ ἐλλείμματος, τὸ ὁποῖον δὲν κατέστη δυνατόν νὰ καλυφθῇ κατὰ τὸν ἀνωτέρω τρόπον, φέρεται ἐν εἰδικῷ λογαριασμῷ εἰς χρέωσιν τῶν λοιπῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἐν ἀναλογία πρὸς τὸν ἀριθμὸν χιλιομέτρων τῶν εἰς τὴν Σύμβασιν ὑπαγομένων γραμμῶν κατὰ τὸν χρόνον τῆς εἰς χρέωσιν μεταφορᾶς τοῦ ἐλλείμματος καὶ καθ' ὃ μέτρον ἕκαστον Κράτος, ἐντὸς τῆς διεθνoῦς περιόδου τῆς ληγουσῆς μετὰ τὴν ἀποχώρησιν τοῦ ἐν ἀταξία Κράτους, μετέσχε μετ' αὐτοῦ εἰς τὴν Σύμβασιν.

§ 4. Τὸ Κράτος, τοῦ ὁποίου αἱ γραμμαὶ διεγράφησαν κατὰ τοὺς ἀνωτέρω ἐν § 2 ἀναφερομένους ὁρους, δὲν δύναται νὰ καταστήσῃ ταύτας ἐκ νέου δεκτὰς εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν, εἰμὴ μόνον μετὰ προηγουμένην καταβολὴν τῶν ὀφειλομένων ποσῶν διὰ τὰ ὑπ' ὄψιν ἔτη, ἐντόκως δὲ πρὸς πέντε τοῖς ἑκατὸν ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ ἔκτου μηνὸς μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν καθ' ἣν τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἀπηύθυνεν αὐτῷ τὴν πρώτην πρόσκλησιν πρὸς πληρωμὴν τῶν βαρυνουσῶν αὐτὸ εἰσφορῶν.

Ἄρθρον 3.

§ 1. Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον δημοσιεύει μηνιαίον δελτίον περιλαμβάνον τὰς ἀναγκαίας πρὸς ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως πληροφορίας, συγκεκριμένως δὲ τὰς ἀνακοινώσεις σχετικῶς μετὰ τὸν πίνακα τῶν σιδηρῶν γραμμῶν καὶ ἄλλων ἐπιχειρήσεων καὶ τὰ ἀποκλειόμενα τῆς μεταφορᾶς ἢ ὑπὸ ὀρισμένους ὁρους μεταφερόμενα ἐμπορεύματα ὡς καὶ μελέτας ἅς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον κρίνει σκόπιμον νὰ περιλάβῃ ἐν αὐτῷ.

§ 2. Τὸ δελτίον συντάσσεται εἰς γαλλικὴν καὶ γερμανικὴν γλῶσσαν. Εἰς ἕκαστον Κράτος καὶ εἰς ἑκάστην τῶν ἐνδιαφερομένων διοικήσεων ἀποστέλλεται ἐν ἀντίτυπον δωρεάν. Τὰ ἐπὶ πλέον αἰτούμενα ἀντίτυπα παρέχονται ἐπὶ πληρωμῇ εἰς τιμὴν ὀριζομένην ὑπὸ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

Ἄρθρον 4.

§ 1. Αἱ καταστάσεις καὶ πιστώσεις διὰ διεθνεῖς μεταφορᾶς, αἱ ὁποῖαι παρέμειναν ἀπλήρωτοι, δύνανται νὰ ἀποσταλοῦν ὑπὸ τῆς δικαιούχου ἐπιχειρήσεως εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἵνα διευκολύνῃ τοῦτο τὴν εἰσπραξίν των. Πρὸς τοῦτο, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἀπευθύνει ὅχλησιν εἰς τὴν ὀφειλέτιδα μεταφορικὴν ἐπιχείρησιν πρὸς διακανονισμόν τοῦ ὀφειλομένου ποσοῦ ἢ δικαιολόγησιν τῆς πρὸς πληρωμὴν ἀρνήσεώς της.

§ 2. Ἄν τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον κρίνῃ ὅτι αἱ προταθεῖσαι δικαιολογίαι τῆς ἀρνήσεως εἶναι ἐπαρκῶς βάσιμοι, παραπέμπει τοὺς ἀντίδικους εἰς προσφυγὴν ἐνώπιον τοῦ ἀρμοδίου δικαστηρίου ἢ, ἐφόσον οἱ ἀντίδικοι ζητήσουν τοῦτο, ἐνώπιον τοῦ διοικητικοῦ δικαστηρίου, τοῦ προβλεπομένου ἐν ἀρθρῷ 60 τῆς Συμβάσεως (Παράρτημα Χ).

§ 3. Ἄν τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον κρίνῃ ὅτι ὀφείλεται πράγματι τὸ ὅλον ἢ μέρος τοῦ ποσοῦ, δύνανται, ἀφοῦ συμβουλευθῇ ἐμπειρογνώμονα, νὰ δηλώσῃ ὅτι ἡ ὀφειλέτης μεταφορικὴ ἐπιχείρησις ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλῃ εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον τὸ ὅλον ἢ μέρος τῆς πιστώσεως. Τὸ οὕτω καταβαλλόμενον ποσὸν πρέπει νὰ παραμείνῃ κατατεθειμένον μέχρις ἐκδόσεως ἀποφάσεως ἐπὶ τῆς οὐσίας τῆς διαφορᾶς ὑπὸ τοῦ ἀρμοδίου δικαστηρίου ἢ ὑπὸ τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου τοῦ προβλεπομένου ἐν ἀρθρῷ 60 τῆς συμβάσεως (Παράρτημα Χ).

§ 4. Ἄν ἡ μεταφορικὴ ἐπιχείρησις δὲν συμμορφωθῇ

ἐντὸς δεκαπέντε ἡμερῶν πρὸς τὰς ἐπιταγὰς τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, ἀπευθύνεται πρὸς αὐτὴν νέα ὅχλησις περιλαμβανούσα καὶ ὑπόδειξιν τῶν συνεπειῶν τῆς ἀρνήσεώς της.

§ 5. Μετὰ δεκαήμερον ἀπὸ τῆς νέας ταύτης ὀχλήσεως, ἐφόσον αὕτη παρέμεινεν ἀκαρπός, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἀπευθύνει εἰς τὸ συμβεβλημένον Κράτος ἐκ τοῦ ὁποίου ἐξαρτᾶται ἡ μεταφορικὴ ἐπιχείρησις ἡτιολογημένην εἰδοποίησιν μετὰ προσκλήσεως πρὸς τὸ Κράτος, τοῦτο ὅπως σκεφθῇ τοῦτο περὶ τῶν ληπτέων μέτρων συγκεκριμένως δ' ὅπως τοῦτο ἐξετάσῃ ἂν πρέπει νὰ διατηρήσῃ ἐν τῷ πίνακι τὰς γραμμὰς τῆς ὀφειλέτιδος μεταφορικῆς ἐπιχειρήσεως.

§ 6. Ἄν τὸ συμβεβλημένον Κράτος, ἐξ οὗ ἐξαρτᾶται ἡ ὀφειλέτης μεταφορικὴ ἐπιχείρησις, δηλώσῃ ὅτι, παρὰ τὴν μὴ πληρωμὴν, δὲν νομίζει ὅτι ὀφείλει νὰ διαγράψῃ ἐκ τοῦ πίνακος τὴν ἐπιχείρησιν ταύτην ἢ ἂν ἀφίσῃ ἀναπάντητον ἐπὶ ἐξ ἑβδομάδας τὴν ἀνακοινώσιν τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, θεωρεῖται τοῦτο αὐτοδικαίως ἀναδεχθὲν τὴν ἐγγύησιν περὶ φερεγγυότητος τῆς ἐν λόγῳ ἐπιχειρήσεως δι' ὅ,τι ἀφορᾷ εἰς τὰς ἐκ διεθνῶν μεταφορῶν προκυπτούσας πιστώσεις.

Ἄρθρον 5.

Πρὸς κάλυψιν εἰδικῶν δαπανῶν προκυπτουσῶν ἐκ τῶν ἐν ἀρθρῷ 57, § 1, στοιχ. δ) ἕως ζ) τῆς Συμβάσεως προβλεπομένων ἐνεργειῶν, εἰσπράττεται εἰδικὴ ἀμοιβή. Τὸ ποσὸν τῆς ἀμοιβῆς ταύτης ὀρίζεται ὑπὸ τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς ἐπὶ προτάσει τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

Ἄρθρον 6.

Ἡ πρώτη τακτικὴ σύνοδος τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς, ἡ ὁποία συγκαλεῖται ὑπὸ τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως, πρέπει νὰ γίνῃ ἐντὸς διμήνου προθεσμίας ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Συμβάσεως.

Β. Ὅτι αἱ διατάξεις, αἱ ἀποτελοῦσαι τὸ παράρτημα II τῆς Διεθνoῦς Συμβάσεως τῆς ἀφορώσης εἰς τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν διὰ σιδηρῶν (C.I.V.) τῆς 25 Ὀκτωβρίου 1952 θὰ εἶναι αἱ κάτωθι :

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

(Ἄρθρον) 57

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΔΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Ἄρθρον 1.

§ 1. Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν διεθνῶν μεταφορῶν δια σιδηροδρόμων ἐδρεύει ἐν Βέρνη ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως.

Ὁ ἐλεγχος τῆς δράσεως αὐτοῦ, τόσον ἐπὶ τοῦ διοικητικοῦ, ὅσον καὶ ἐπὶ τοῦ οἰκονομικοῦ πεδίου, ἀσκεῖται ἐν τῷ καθορισθέντι διὰ τῶν διατάξεων τοῦ ἀρθροῦ 57 τῆς Συμβάσεως πλαισίῳ καὶ ἀνατίθεται εἰς Διοικητικὴν Ἐπιτροπὴν.

Πρὸς τοῦτο ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ.

α) ἐποπτεύει ἐπὶ τῆς καλῆς ἀπὸ μέρους τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου ἐφαρμογῆς τῶν Συμβάσεων καὶ τῶν διὰ τῶν ἀναθεωρητικῶν Συμβάσεων καταρτιζομένων ἄλλων κειμένων καὶ προτείνει, συντρεχούσης περιπτώσεως, τὰ κατάλληλα πρὸς διευκόλυνσιν τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἐν λόγῳ Συμβάσεων καὶ κειμένων μέτρα.

β) δίδει ἡτιολογημένας γνώμας ἐπὶ ζητημάτων, τὰ ὅποια δυνατόν νὰ ἐνδιαφέρουν τὴν δρᾶσιν τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου καὶ τὰ ὅποια ὑποβάλλονται πρὸς αὐτὴν ὑπὸ συμβεβλημένου Κράτους ἢ ὑπὸ τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Γραφείου.

§ 2. α) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ συνέρχεται ἐν Βέρνη. Ἀπαρτίζεται αὕτη ἐξ ἑννέα μελῶν, ἐκλεγομένων μεταξὺ τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν.

β) Ἡ Ἑλβετικὴ Ὁμοσπονδία διαθέτει μίαν μόνιμον ἑδραν ἐν τῇ Ἐπιτροπῇ, τῆς ὁποίας ἀναλαμβάνει αὕτη τὴν προεδρίαν. Τὰ λοιπὰ Κράτη - μέλη ὀρίζονται διὰ μίαν πεν-

ναετίαν. Ἡ διπλωματική διάσκεψις, τῆς ὁποίας ἔργον εἶναι τὰ θέσις ἐν ἰσχύϊ τὴν σύμβασιν εἰς ἐκτέλεσιν τοῦ ἄρθρου 63 αὐτῆς, λαμβάνουσα ὑπ' ὄψιν μίαν δικαίαν γεωγραφικὴν κατανομήν, θὰ ὀρίσῃ τὰ Κράτη τὰ ὁποῖα θὰ ἀποτελέσουν τὴν Ἐπιτροπὴν κατὰ τὴν πρώτην πενταετῇ περιόδον.

Ἡ διάσκεψις αὕτη θὰ ἀποφασίσῃ καὶ ἐπὶ τῶν διατάξεων περὶ καθορισμοῦ τῆς συνθέσεως τῆς Ἐπιτροπῆς διὰ τὰς μετέπειτα περιόδους.

γ) Ἄν κενωθῇ θέσις Κράτους — μέλους, ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ ὀρίζει ἡ ἰδίᾳ ἕτερον συμβεβλημένον Κράτος πρὸς πλήρωσιν τῆς κενῆς θέσεως.

δ) Ἐκαστον Κράτος — μέλος ὀρίζει ὡς ἀντιπρόσωπον παρὰ τῇ Διοικητικῇ Ἐπιτροπῇ πρόσωπον κατάλληλον λόγῳ τῆς πείρας του εἰς τὰ ζητήματα τῶν διεθνῶν μεταφορῶν.

ε) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ καταρτίζει τὸν ἐσωτερικὸν Κανονισμόν αὐτῆς καὶ συγκροτεῖται ἀφ' ἑαυτῆς.

Ἡ Ἐπιτροπὴ συνέρχεται εἰς μίαν τοῦλάχιστον τακτικὴν σύνοδον κατ' ἔτος.

Ἐξ ἄλλου, συνέρχεται αὕτη εἰς ἐκτάκτους συνόδους ὡς αὐτὴς ὑποβληθῇ αἰτήσεις πρὸς τοῦτο ὑπὸ τριῶν τοῦλάχιστον Κρατῶν — μελῶν.

Ἡ Γραμματεία τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς ἐξασφαλίζεται ὑπὸ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

Τὰ πρακτικὰ τῶν συνεδριάσεων τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς ἀποστέλλονται εἰς ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη.

ζ) Ἡ θέσις τοῦ ἀντιπροσώπου Κράτους — μέλους εἶναι ἀμισθος, αἱ δὲ δαπάναι μετακινήσεων ὡς συνεπάγεται αὕτη βαρύνει τὸ Κράτος τοῦτο.

§ 3. α) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ καταρτίζει Κανονισμὸν διὰ τὴν ὀργάνωσιν τὴν λειτουργίαν καὶ τὸν Καταστατικὸν Χάρτην τοῦ προσωπικοῦ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου. Πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον ἡ Ἑλβετικὴ Κυβέρνησις ὑποβάλλει εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν προσχέδιον τοῦ Κανονισμοῦ τούτου.

β) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ διορίζει τὸν διευθυντὴν, τὸν ὑποδιευθυντὴν καὶ τοὺς συμβούλους τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου. Ἡ Ἑλβετικὴ Κυβέρνησις ὑποβάλλει πρὸς τοῦτο εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν σχετικὰς προτάσεις, διὰ τοὺς διορισμοὺς τούτους, ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ λαμβάνει ἰδιαιτέρως ὑπ' ὄψιν τὴν ἀρμοδιότητα τῶν ὑποψηφίων καὶ μίαν δικαίαν γεωγραφικὴν κατανομήν.

γ) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ ἐγκρίνει τὸν ἐτήσιον προϋπολογισμόν τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, ἔχοντα ὑπ' ὄψιν τὰς διατάξεις τοῦ ἐπομένου ἄρθρου 2 ὡς καὶ τὴν ἐτησίαν διαχειριστικὴν ἐκθεσιν.

Ἡ ἐπαλήθευσις τῶν λ]σμῶν τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, σχετιζομένη ἀποκλειστικῶς μὲ τὸ σύμφωνον τῶν ἐγγραφῶν καὶ τῶν λογιστικῶν ἐγγράφων, ἐντὸς τοῦ πλαισίου τοῦ προϋπολογισμοῦ, διενεργεῖται ὑπὸ τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως ἡ ὁποία καὶ διαβιβάζει τοὺς λ]σμοὺς τούτους μετὰ σχετικῆς ἐκθέσεως εἰς τὴν Διοικητικὴν Ἐπιτροπὴν.

Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ κοινοποιεῖ εἰς τὰ συμβεβλημένα Κράτη, ὁμοῦ μὲ τὴν διαχειριστικὴν ἐκθεσιν τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου καὶ τὸν πίνακα τῶν ἐτησίων λ]σμῶν τοῦ Γραφείου τούτου, τὰς ἀποφάσεις καὶ συστάσεις τὰς ὁποίας τοῦτο ἐκλήθη νὰ διατυπώσῃ.

δ) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ ἀπευθύνει πρὸς ἐκάστην Ἀναθεωρητικὴν διάσκεψιν, δύο τοῦλάχιστον μῆνας πρὸ τῆς ἐνάρξεως αὐτῆς, ἐκθεσιν ἐπὶ τῆς ὅλης δράσεώς της ἀπὸ τῆς προηγουμένης διασκέψεως.

Ἄρθρον 2.

§ 1. Αἱ δαπάναι τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου βαρύνουν τὰ συμβεβλημένα Κράτη ἐν ἀναλογίᾳ μὲ τὸ μήκος τῶν σιδηρῶν γραμμῶν ἢ τῶν διαδρομῶν, ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐφαρμόζεται ἡ Σύμβασις. Αἱ ναυτιλιακαὶ ὁμοῦ γραμμαὶ συμμετέχουν εἰς τὰς δαπάνας ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὸ ἥμισυ μόνον τῶν διαδρομῶν τῶν. Δι' ἕκαστον Κράτος ἡ εἰσφορὰ εἶναι 0.80 φράγκα κατ' ἀνώτατον ὅριον ἀνὰ χιλιόμετρον. Ἐξαιρετικῶς δύναται ἡ εἰσφορὰ αὕτη, κατόπιν συμφωνίας μεταξὺ τῆς ἐνδιαφερομένης

Κυβερνήσεως καὶ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου καὶ ἐγκρίσεως τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς, νὰ μειωθῇ κατὰ πενήτηκοντα τοῖς ἑκατὸν τὸ πολὺ διὰ τὰς γραμμὰς, τῶν ὁποίων ἡ ἐκμετάλλευσις ἀσκέται ὑπὸ εἰδικῶν ὁρῶν. Τὸ ποσὸν τῆς ἐτησίας πιστώσεως ἀνὰ χιλιόμετρον ὀρίζεται δι' ἐκάστην χρῆσιν ὑπὸ τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς μετὰ γνώμην τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου. Εἰσπράττεται δὲ αὕτη πάντοτε ἐν τῷ συνόλῳ της. Ἄν αἱ πραγματικαὶ δαπάναι τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου δὲν φθάσουν τὸ ποσὸν τῆς πιστώσεως ὑπολογιζομένης κατὰ τὴν ἀνωτέρω βάσιν, τὸ μὴ δαπανηθὲν ὑπόλοιπον περιέρχεται εἰς ἀποθεματικὸν κεφάλαιον.

§ 2. Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἀποστολῆς εἰς τὰ συμβεβλημένα Κράτη τῆς διαχειριστικῆς ἐκθέσεως καὶ τοῦ πίνακος τῶν ἐτησίων λογαριασμῶν, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἀπευθύνει εἰς ταῦτα πρόσκλησιν πρὸς πληρωμὴν τῆς εἰσφορᾶς των εἰς τὰς δαπάνας τῆς ληξάσης χρέσεως, Κράτους, τὸ ὁποῖον μέχρι τῆς 1ης Ὀκτωβρίου δὲν θὰ ἔχῃ καταβάλῃ τὴν μερίδα του ἐπὶ τῶν δαπανῶν, καλεῖται διὰ δευτέραν φοράν νὰ τὴν καταβάλῃ. Ἄν ἡ ὑπόμνησις αὕτη παραμείνῃ ἀνεὺ ἀποτελέσματος, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἐπαναλαμβάνει ταύτην κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ ἐπομένου ἔτους κατὰ τὴν ἀποστολὴν τῆς διαχειριστικῆς ἐκθέσεώς του διὰ τὴν ληξάσαν χρῆσιν. Ἄν μέχρι τῆς πρώτης τοῦ ἀκολουθοῦντος μηνὸς Ἰουλίου, δὲν ἔχῃ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ἡ ὑπόμνησις αὕτη, θὰ γίνῃ τέταρτον διάβημα πρὸς τὸ καθυστεροῦν Κράτος ἐπὶ σκοπῷ πληρωμῆς τῶν δύο ληξιπροθέσμων ἐτησίων δόσεων. Ἐν ἀποτυχίᾳ καὶ τοῦ διαβήματος τούτου, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον θὰ εἰδοποιήσῃ τὸ ἐν λόγῳ Κράτος, ἐντὸς τριῶν μηνῶν τὰ βραδύτερον, ὅτι ἂν ἡ ἀναμενομένη πληρωμὴ δὲν πραγματοποιηθῇ πρὸ τοῦ τελους τοῦ ἔτους, ἡ ἀποχὴ του αὕτη θὰ ἐρμηνευθῇ ὡς σιωπηρὰ ἐκδήλωσις τῆς θελήσεώς του νὰ ἀποχωρήσῃ τῆς Συμβάσεως. Ἄν καὶ εἰς τὸ τελευταῖον τοῦτο διάβημα δὲν δοθῇ συνέχεια πρὸ τῆς 31ης Δεκεμβρίου, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον λαμβάνον ὑπὸ σημείωσιν τὴν σιωπηρῶς ἐκφρασθεῖσαν θέλησιν τοῦ ἐν ἀταξίᾳ Κράτους ὅπως ἀποχωρήσῃ τῆς Συμβάσεως, θὰ προβῇ εἰς διαγραφὴν τῶν γραμμῶν τοῦ Κράτους τούτου ἐκ τοῦ πίνακος τῶν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν ἐγγεγραμμένων γραμμῶν.

§ 3. Τὰ μὴ εἰσπραχθέντα ποσὰ πρέπει νὰ καλυφθῶσι κατὰ τὸ δυνατόν διὰ τῶν τακτικῶν πιστώσεων, τὰς ὁποίας διαθέτει τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον, δύναται δὲ νὰ κατανεμηθῶσι ταῦτα εἰς τέσσαρας χρήσεις. Τὸ μέρος τοῦ ἐλλείμματος, τὸ ὁποῖον δὲν κατάστη δυνατόν νὰ καλυφθῇ κατὰ τὸν ἀνωτέρω τρόπον, φέρεται ἐν εἰδικῷ λ]σμῷ εἰς χρέωσιν τῶν λοιπῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὸν ἀριθμὸν χιλιόμετρων τῶν εἰς τὴν Σύμβασιν ὑπαγομένων γραμμῶν κατὰ τὸν χρόνον τῆς εἰς χρέωσιν μεταφορᾶς τοῦ ἐλλείμματος καὶ καθ' ὃ μέτρον ἕκαστον Κράτος ἐντὸς τῆς διετοῦς περιόδου, τῆς ληγούσης μετὰ τὴν ἀποχώρησιν τοῦ ἐν ἀταξίᾳ Κράτους, μετέσχε μετ' αὐτοῦ εἰς τὴν Σύμβασιν.

§ 4. Τὸ Κράτος, τοῦ ὁποίου αἱ γραμμαὶ διεγράφησαν κατὰ τοὺς ἀνωτέρω § 2 ἀναφερομένους ὁρους δὲν δύναται νὰ καταστήσῃ ταύτας ἐκ νέου δεκτὰς εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν, εἰμὴ μόνον μετὰ προηγουμένην καταβολὴν τῶν ὀφειλομένων ποσῶν διὰ τὰ ὑπ' ὄψιν ἔτη, ἐντόκως δὲ πρὸς πέντε τοῖς ἑκατὸν ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ ἔκτου μηνὸς μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν καθ' ἣν τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἀπηύθυνεν αὐτῷ τὴν πρώτην πρόσκλησιν πρὸς πληρωμὴν τῶν βαρυνουσῶν αὐτὸ εἰσφορῶν.

Ἄρθρον 3.

§ 1. Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον δημοσιεύει μηνιαῖον δελτίον περιλαμβάνον τὰς ἀναγκαίας πρὸς ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως πληροφορίες, συγκεκριμένως δὲ τὰς ἀνακοινώσεις σχετικῶς μὲ τὸν πίνακα τῶν σιδηρῶν γραμμῶν καὶ ἄλλων ἐπιχειρήσεων καὶ τὰ ἀποκλεισμένα τῆς μεταφορᾶς ἢ ὑπὸ ὀρίσθενους ὁρους μεταφερόμενα ἐμπορεύματα ὡς καὶ μελέτας ὡς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον κρίνει σκόπιμον νὰ περιλάβῃ ἐν αὐτῷ.

§ 2. Τὸ δελτίον συντάσσεται εἰς γαλλικὴν καὶ γερμανικὴν γλῶσσαν. Εἰς ἕκαστον Κράτος, καὶ εἰς ἐκάστην τῶν ἐν

διαφερομένων διοικήσεων αποστέλλεται εν αντίτυπον δωρεάν. Τα επί πλέον αιτούμενα αντίτυπα παρέχονται επί πληρωμή, εις τιμήν ὀριζομένην ὑπὸ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

Ἄρθρον 4.

§ 1. Αἱ καταστάσεις καὶ πιστώσεις διὰ διεθνεῖς μεταφορὰς, αἱ ὁποῖαι παρέμειναν ἀπλήρωτοι, δύνανται νὰ ἀποσταλοῦν ὑπὸ τῆς δικαιοῦχος ἐπιχειρήσεως εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἵνα διευκολύνῃ τοῦτο τὴν εἰσπραξίν των. Πρὸς τοῦτο, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἀπευθύνει ὁχλήσιν εἰς τὴν ὀφειλέτιδα μεταφορικὴν ἐπιχείρησιν πρὸς διακανονισμόν τοῦ ὀφειλομένου ποσοῦ ἢ δικαιολόγησιν τῆς πρὸς πληρωμὴν ἀρνήσεώς της.

§ 2. Ἄν τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον κρίνῃ ὅτι αἱ προταθεῖσαι δικαιολογίαι τῆς ἀρνήσεως εἶναι ἐπαρκῶς βάσιμοι, παρέμπει τοὺς ἀντίδικους εἰς προφυγὴν ἐνώπιον τοῦ ἀρμοδίου δικαστηρίου, ἢ ἐφόσον οἱ ἀντίδικοι ζητήσουν τοῦτο, ἐνώπιον τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου, τοῦ προβλεπομένου ἐν ἄρθρῳ 60 τῆς συμβάσεως (Παράρτημα Χ).

§ 3. Ἄν τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον κρίνῃ ὅτι ὀφείλεται πράγματι τὸ ὅλον ἢ μέρος τοῦ ποσοῦ, δύναται ἀφοῦ συμβουλευθῇ ἐμπειρογνώμονα, νὰ δηλώσῃ ὅτι ἡ ὀφειλέτις μεταφορικὴ ἐπιχείρησις ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλλῃ εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον τὸ ὅλον ἢ μέρος τῆς πιστώσεως. Τὸ οὕτω καταβαλλόμενον ποσὸν πρέπει νὰ παραμείνῃ κατατεθειμένον μέχρι ἐκδόσεως ἀποφάσεως ἐπὶ τῆς οὐσίας τῆς διαφορᾶς ὑπὸ τοῦ ἀρμοδίου δικαστηρίου ἢ ὑπὸ τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου, τοῦ προβλεπομένου ἐν ἄρθρῳ 60 τῆς Συμβάσεως (Παράρτημα Χ).

§ 4. Ἄν ἡ μεταφορικὴ ἐπιχείρησις δὲν συμμορφωθῇ ἐντὸς δεκαπέντε ἡμερῶν πρὸς τὰς ἐπιταγὰς τοῦ Κεντρ. Γραφείου, ἀπευθύνεται πρὸς αὐτὴν νέα ὁχλήσις, περιλαμβάνουσα καὶ ὑπόδειξιν τῶν συνεπειῶν τῆς ἀρνήσεώς της.

§ 5. Μετὰ δεκαήμερον ἀπὸ τῆς νέας ταύτης ὁχλήσεως, ἐφόσον αὕτη παρέμεινεν ἄκαρπος, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἀπευθύνει εἰς τὸ συμβεβλημένον Κράτος, ἐκ τοῦ ὁποίου ἐξαρτᾶται ἡ μεταφορικὴ ἐπιχείρησις, ἡτιολογημένην εἰδοποίησιν μετὰ προσκλήσεως πρὸς τὸ Κράτος τοῦτο ὅπως σκεφθῇ τοῦτο περὶ τῶν ληπτέων μέτρων, συγκεκριμένως δ' ὅπως τοῦτο ἐξετάσῃ ἂν πρέπη νὰ διατηρήσῃ ἐν τῷ πίνακι τὰς γραμμὰς τῆς ὀφειλέτιδος μεταφορικῆς ἐπιχειρήσεως.

§ 6. Ἄν τὸ συμβεβλημένον Κράτος, ἐξ οὗ ἐξαρτᾶται ἡ ὀφειλέτις μεταφορικὴ ἐπιχείρησις, δηλώσῃ ὅτι, παρὰ τὴν μὴ πληρωμὴν, δὲν νομίζει ὅτι ὀφείλει νὰ διαγράψῃ ἐκ τοῦ πίνακος τὴν ἐπιχείρησιν ταύτην ἢ ἂν ἀφήσῃ ἀναπάντητον ἐπὶ ἑξ ἑβδομάδας τὴν ἀνακοίνωσιν τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, θεωρεῖται τοῦτο αὐτοδικαίως ἀναδεχθὲν τὴν ἐγγύησιν περὶ φερεγγυότητος τῆς ἐν λόγῳ ἐπιχειρήσεως δι' ὅτι ἀφορᾷ εἰς τὰς ἐκ διεθνῶν μεταφορῶν προκυπτούσας πιστώσεις.

Ἄρθρον 5.

Πρὸς κάλυψιν εἰδικῶν δαπανῶν, προκυπτουσῶν ἐκ τῶν ἐν ἄρθρῳ 57 § 1, στοιχ. δ) ἕως ζ), τῆς Συμβάσεως προβλεπομένων ἐνεργειῶν, εἰσπράττεται εἰδικὴ ἀμοιβή. Τὸ ποσὸν τῆς ἀμοιβῆς ταύτης ὀρίζεται ὑπὸ τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς ἐπὶ προτάσει τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

Ἄρθρον 6.

Ἡ πρώτη τακτικὴ σύνοδος τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς, ἡ ὁποία συγκαλεῖται ὑπὸ τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως, πρέπει νὰ γίνῃ ἐντὸς διμήνου προθεσμίας ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Συμβάσεως.

Τὸ παρὸν ἔγγραφο παραμένει ἀνοικτὸν πρὸς ὑπογραφήν μέχρι τῆς 1 Ἰουνίου 1953

Εἰς πίστως τῶν ὁποίων, οἱ κάτωθι πληρεξούσιοι, βάσει ἐξουσιοδοτήσεως κατὰ τὸν δέοντα τύπον ὑπέγραψαν τὴν παρούσαν Σύμβασιν.

Ἐγένετο ἐν Βέρνη τὴν ἐνδεκάτῃν Ἀπριλίου τοῦ χιλιοστοῦ ἐνεακοσιοστοῦ πεντηκοστοῦ τρίτου ἔτους εἰς ἓν μόνον ἀντίτυπον, τὸ ὁποῖον θὰ παραμείνῃ ἐν τοῖς Ἀρχείοις τῆς Ἑλβετικῆς Ὁμοσπονδίας, αὐθεντικὸν ἀντίγραφον τοῦ ὁποίου θὰ δοθῇ εἰς ἕκαστον τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν.

Διὰ τὴν Αὐστρίαν :

Διὰ τὸ Βέλγιον :

Διὰ τὴν Βουλγαρίαν :

Διὰ τὴν Δανίαν :

Διὰ τὴν Ἰσπανίαν :

Διὰ τὴν Φινλανδίαν :

Διὰ τὴν Γαλλίαν :

Διὰ τὴν Ἑλλάδα :

Διὰ τὴν Οὐγγαρίαν :

Διὰ τὴν Ἰταλίαν :

Διὰ τὸν Λίβανον :

Διὰ τὸ Λιχτενστάιν :

Διὰ τὸ Λουξεμβούργον :

Διὰ τὴν Νορβηγίαν :

Διὰ τὴν Ὁλλανδίαν :

Διὰ τὴν Πολωνίαν :

Διὰ τὴν Πορτογαλίαν :

Διὰ τὴν Ρουμανίαν :

Διὰ τὸ Ἡνωμένον Βασίλειον τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας :

Διὰ τὴν Σουηδίαν :

Διὰ τὴν Ἑλβετίαν :

Διὰ τὴν Τεσχοσλοβακίαν :

Διὰ τὴν Τουρκίαν :

Διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίαν :

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΝ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΝ

εἰς τὰς Διεθνεῖς Συμβάσεις τῆς 25 Ὀκτωβρίου 1952, τὰς ἀφορώσας εἰς τὴν διὰ σιδηροδρόμων μεταφορὰν ἐμπορευμάτων (C.I.M) καὶ ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν (C.I.V.)

Οἱ ὑπογεγραμμένοι πληρεξούσιοι συμφώνησαν ἐπὶ τῶν κάτωθι διατάξεων :

1. Τὰ Κράτη, τὰ ὁποῖα δὲν ὑπέγραψαν τὰς Συμβάσεις τῆς 25 Ὀκτωβρίου 1952 ἢ τὰ ἐδαφικὰ τμήματα τῶν Κρατῶν τούτων, ἐπὶ τῶν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν τῶν ὁποίων

εφαρμόζονται αί Συμβάσεις τῆς 23 Νοεμβρίου 1933, δύνανται νά ἀνακοινώσουν εἰς τὴν Ἑλβετικὴν Κυβέρνησιν, ὅτι ἀπεδέχθησαν, διὰ τῆς ἐσωτερικῆς νομοθετικῆς ὁδοῦ, τὰς διατάξεις τῶν Συμβάσεων τοῦ 1952 καὶ ὅτι θὰ ἐφαρμόσουν ταύτας κατὰ τοὺς ἰδίους αὐτῶν καταστατικούς ὅρους.

2. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ἀνωτέρω προβλεπομένης ἀνακοινώσεως ἐπέρχονται τὰ κάτωθι ἀποτελέσματα :

α) Αἱ διατάξεις τῶν Συμβάσεων τοῦ 1952 ἐφαρμόζονται εἰς τὰς σχέσεις μεταξὺ τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν καὶ τῶν Κρατῶν ἢ ἐδαφικῶν τμημάτων, τὰ ὅποια ἀναφέρονται ἀνωτέρω ὑπὸ ἐνδείξιν 1ου καὶ ἀπὸ μέρους τῶν ὁποίων ἐγένετο ἡ ὡς ἀνω ἀνακοίνωσις, ἀπὸ τῆς λήξεως προθεσμίας τριάκοντα ἡμερῶν μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν λήξεως τῆς ἀνακοινώσεως ὑπὸ τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως, ἐφόσον αἱ Συμβάσεις τελοῦν ἐν ἰσχύϊ ἢ ἐν ἀντιθέτῳ περιπτώσει, ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος αὐτῶν.

β) Ἡ Ἑλβετικὴ Κυβέρνησις βεβαιώνει τὴν ἡμερομηνίαν λήξεως τῆς ἀνακοινώσεως καὶ ἀνακοινεῖ ταύτην εἰς τὰ ὑπογράφαντα τὰς Συμβάσεις τοῦ 1952 Κράτη, ὡς καὶ εἰς τὰ Κράτη ἢ ἐδαφικά τμήματα Κρατῶν, τὰ ὅποια ἐποίησαντο χρῆσιν τῆς ὑπὸ ἐνδείξιν 1ου προβλεπομένης εὐχερείας.

γ) Περισσότερα τοῦ ἐνὸς ἐδαφικά τμήματα, ἀναφερόμενα εἰς ἐν τῶν ὑπὸ ἐνδείξιν 1ου ἀναφερομένων Κρατῶν, διαθέτουν οὐχὶ περισσοτέρας τῆς μιᾶς ψήφου. Αἱ διατυπώσεις ἐφαρμογῆς τῆς ἀρχῆς ταύτης θὰ ρυθμισθοῦν ὑπὸ Διασκέψεως κυβερνητικῶν ἐκπροσώπων τῶν ὑπογράφαντων τὰς Συμβάσεις τοῦ 1952 Κρατῶν. Ὑπὸ πᾶσαν ἄλλην ἐποψιν, τὰ Κράτη ταῦτα ἢ τὰ ἐδαφικά τμήματα αὐτῶν ἔχουν τὰ αὐτὰ δικαιώματα καὶ ὑποχρεώσεις μὲ τὰ κυρώσαντα ἢ προσχωρήσαντα εἰς τὰς Συμβάσεις τοῦ 1952 Κράτη.

3. Ἡ Κυβέρνησις τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου ἐπὶ σκοπῷ ὅπως καταστήσῃ ὑποχρεωτικὰς διὰ τὸν πελάτην, κατὰ τὸ ἐσωτερικὸν δίκαιον τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου, τὰς διατάξεις τῶν Συμβάσεων τοῦ 1952 ὡς πρὸς ὅ,τι ἀφορᾷ τὰς γραμμὰς τῶν ἐδαφικῶν τμημάτων, τῶν μὴ ὑπογραφάντων ἢ μὴ προσχωρησάντων εἰς τὰς Συμβάσεις ταύτας Κρατῶν, δικαιούται, κατὰ παρέκκλισιν ἀπὸ τῶν διατάξεων τῶν Συμβάσεων τούτων, νά περιλάβῃ, διὰ τὰς ἐκ τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου μεταφοράς, εἰς τὰ ἐντυπα ὑποδείγματα τῆς φορτωτικῆς (CIM), τοῦ διεθνοῦς εἰσιτηρίου καὶ τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν (CIV), εἰδικὴν μνείαν τοῦ παρόντος συμπληρωματικοῦ πρωτοκόλλου.

4. Τὸ πρωτόκολλον τοῦτο, συμπληροῦν τὰς Συμβάσεις τοῦ 1952 παραμένει ἀνοικτὸν πρὸς ὑπογραφήν μέχρι τῆς 1ης Ἰουνίου 1953.

Ὑπόκειται καὶ τοῦτο εἰς κύρωσιν.

Κράτη, τὰ ὅποια δὲν ἔχουν ὑπογράψαι μέχρι τῆς ἡμερομηνίας ταύτης τὸ παρὸν πρωτόκολλον καὶ τὰ μετέχοντα εἰς τὰς προαναφερομένας Συμβάσεις Κράτη κατ' ἐφαρμογὴν τῶν ἀρθρῶν 65 τῆς CIM. καὶ 64 τῆς CIV. τοῦ 1952, δύνανται νά προσχωρήσουν εἰς τὸ παρὸν πρωτόκολλον δι' ἀνακοινώσεως.

Τὸ ὄργανον ἐπικυρώσεως ἢ ἡ ἀνακοίνωσις προσχωρήσεως θὰ κατατίθενται παρὰ τῇ Ἑλβετικῇ Κυβερνήσει.

Ἡ ἰσχὺς τοῦ παρόντος πρωτοκόλλου ἔρχεται ἐξ μῆνας πρὸ τῆς προβλεπομένης ἡμερομηνίας ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῶν Συμβάσεων τοῦ 1952.

Εἰς πίστῳσιν τοῦ ὁποίου, οἱ κάτωθι πλερεξούσιοι, βάσει ἐξουσιοδοτήσεως κατὰ τὸν δέοντα τύπον, ὑπέγραψαν τὸ παρὸν πρωτόκολλον.

Ἐγένετο ἐν Βέρνη, τὴν ἐνδεκάτην Ἀπριλίου τοῦ χιλιοστοῦ ἐνεακοσιοστοῦ πεντηχοστοῦ τρίτου ἔτους εἰς ἓν μόνον ἀντίτυπον, τὸ ὅποion θὰ παρκαμίνει κατεχθεμένον ἐν τοῖς Ἀρχείοις τῆς Ἑλβετικῆς Ὀμοσπονδίας, ἀθηναικὸν ἀντίγραφον τοῦ ὁποίου θὰ δοθῇ εἰς ἕκαστον τῶν συμβαλλομένων Μερῶν.

Διὰ τὴν Αὐστρίαν :

Διὰ τὸ Βέλγιον :

Διὰ τὴν Βουλγαρίαν :

Διὰ τὴν Δανίαν :

Διὰ τὴν Ἰσπανίαν :

Διὰ τὴν Φινλανδίαν :

Διὰ τὴν Γαλλίαν.

Διὰ τὴν Ἑλλάδα :

Διὰ τὴν Οὐγγαρίαν :

Διὰ τὴν Ἰταλίαν :

Διὰ τὸν Λίβανον :

Διὰ τὸ Λιχτενστάιν :

Διὰ τὸ Λουξεμβούργον :

Διὰ τὴν Νορβηγίαν :

Διὰ τὴν Ὁλλανδίαν :

Διὰ τὴν Πολωνίαν :

Διὰ τὴν Πορτογαλίαν :

Διὰ τὴν Ρουμανίαν :

Διὰ τὸ Ἡνωμένον Βασίλειον τῆς Μεγ. Βρετανίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας :

Διὰ τὴν Σουηδίαν :

Διὰ τὴν Ἑλβετίαν :

Διὰ τὴν Τσεχοσλοβακίαν :

Διὰ τὴν Τουρκίαν :

Διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίαν :

Διεθνής μεταφορά άποσκευών)

Αριθ. _____

(Σιδηροδρομικόν δίκτυον)

Δελτίον άποσκευών

από _____ εις _____

μέσω _____

Ημερομηνία	Ποσόν είσιτηρίων	Ποσόν δεμάτων άποσκευών	Βάρος πραγματικών Χγρ.	Κόμιστρα άποσκευών		
19 _____				*Υπολογισμός κο- μιστρων ανά μο- νάδα 10 χλγ.	άνευ άτελείας διά _____	ΧΥΡ _____
					μετά άτελείας διά _____	ΧΥΡ _____
Άμαξοστ.				*) _____		
έριθμητικώς _____ όλογράφως _____				Δηλωθείσα ιδιαιτέρα άποζημίωσις		
Πρόσθετα τέλη _____						
Όλικόν τελών _____						

Βλέπε όπισθεν

3ον ΦΥΛΛΟΝ (όπισθία όψις)

Η παρούσα μεταφορά υπάγεται εις τὸ καθεστὼς τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περί μεταφορᾶς ἐπιβατῶν καὶ άποσκευών διὰ σιδηροδρόμου (CIV) καὶ εις τοὺς ὅρους τῶν ἐφαρμοστέων τιμολογίων.

Ο ἐπιβάτης ὑποχρεοῦται νὰ παρίσταται εις τὴν ἐκτέλεσιν τῶν τελωνειακῶν καὶ ἄλλων διοικητικῶν διατυπώσεων, πλὴν τῶν ἐπιτρεπομένων ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων Ἀρχῶν ἐξαιρέσεων.

Αἱ ἐν τῇ πρόσθεν σελίδι καθοριζόμεναι άποσκευαὶ εἶναι παραδοτέαι ἐπὶ τῇ καταθέσει τοῦ παρόντος δελτίου.

*) Οἱ Σιδ/μοὶ δύνανται νὰ συμπληρῶνουν τὸν χῶρον τοῦτον ἀναλόγως πρὸς τὰς ἀνάγκας των.

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

ΟΝ
Κ Η Σ
Π Τ Ο Σ

Σφραγίς έλέγχου	Καθορισμός των υπό του άποστολέως ανάληφθέντων τελών

Αιτηθέντα τιμολόγια και δρομολόγια

Δήλωσης διά την εκτέλεσιν των τελωνειακών και άλλων διοικητικών διατυπώσεων. Ένδειξις των προσηρημένων εγγράφων. Ποσόν και περιγραφή των μολυβδοσφραγίδων ή άλλων μέσων σφραγίσεως. Ένδεχομένως όρισθεις έντολοδόχος. Δήλωσης του άποστολέως ως προς τό δικαίωμα διαθέσεως του παραλήπτου. Άλλαι προβλεπόμεναι υπό των νόμων και κανονισμών δηλώσεις ως επί παραδείγματι, άναγνώρισις της έλλείψεως ή της έλαττωματικότητας της συσκευής, συναίνεσις του άποστολέως προς φόρτωσιν του έμπορεύματος επί του καπαστρώματος πλοίου κ.λ.π.

Δηλωθείσα Ιδιαίτερα άποζημίωσις	Νόμισμα	αριθμητικώς	ολογράφως

Προκαταβολαί, απότισις

Καθορισμός				

Προκαταβολαί	αριθμητικώς	ολογράφως
Απότισις		

Όνοματεπώνυμον και διεύθυνσις του άποστολέως :

_____ τη _____ 19 _____
Υπογραφή

Σφραγίς του σταθμού άποστολής	Σφραγίς συγίσεως	Σφραγίς του σταθμού προορισμού
		Αριθμός απόξεως

[illegible]

Χώρος πρὸς ἐγγραφήν τῶν ἐν ἀρθρῷ 7 § 2 τῆς CIM προβλεπομένων παρατηρήσεων κ.λ.π.

Α ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ
ΡΟΝ
ΙΚΗΣ
ΤΗΤΟΣ

Σφραγίς ελέγχου	Καθορισμός των υπό του αποστολέως αναληφθέντων τελών

Αιτηθέντα τιμολόγια και δρομολόγια

Δήλωσης διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν τελωνειακῶν καὶ ἄλλων διοικητικῶν διατυπώσεων. Ἐνδείξεις τῶν προσηρητημένων ἐγγράφων. Ποσὸν καὶ περιγραφὴ τῶν μολυβδοσφραγίδων ἢ ἄλλων μέσων σφραγίστως. Ἐνδεχομένως ὀρισθεὶς ἐντολοδόχος. Δήλωσης τοῦ ἀποστολέως ὡς πρὸς τὸ δικαίωμα διαθέσεως τοῦ παραλήπτου. Ἄλλαι προβλεπόμεναι ὑπὸ τῶν νόμων καὶ κανονισμῶν δηλώσεις ὡς ἐπὶ παραδείγματι, ἀναγνώρισις τῆς ἐλλείψεως ἢ τῆς ἐλαττωματικότητος τῆς συσκευῆς, συναίνεσις τοῦ ἀποστολέως πρὸς φόρτωσιν τοῦ ἐμπορεύματος ἐπὶ τοῦ καταστρώματος πλοίου κ.λ.π.

Δηλωθεῖσα ἰδιαιτέρα ἀποζημίωσις	Νόμισμα	ἀριθμητικῶς	ὀλογράφως
Προκαταβολαί, ἀπότισις			
Καθορισμός			
Προκαταβολαί		ἀριθμητικῶς	ὀλογράφως
Ἀπότισις			

Ὄνοματεπώνυμον καὶ διεύθυνσις
τοῦ ἀποστολέως :

Ὑπογραφή

τῇ 19

Σφραγίς τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς	Σφραγίς συγίσεως	Σφραγίς τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ
		Ἀριθμὸς ἀφίξεως

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

ΙΚΗ
ΗΤΟΣ

Σφραγίς ελέγχου	Καθορισμός των υπό του άποστολέως αναληφθέντων τελών

Αιτηθέντα τιμολόγια και δρομολόγια

Δήλωσις διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν τελωνειακῶν καὶ ἄλλων διοικητικῶν διατυπώσεων. Ἐνδείξεις τῶν προσηρτημένων ἐγγράφων. Ποσὸν καὶ περιγραφή τῶν μολυβδοσφραγίδων ἢ ἄλλων μέσων σφραγίσεως. Ἐνδεχομένως ὀρίσθεις ἐντολοδόχος. Δήλωσις τοῦ ἀποστολέως ὡς πρὸς τὸ δικαίωμα διαθέσεως τοῦ παραλήπτου. Ἄλλαι προβλεπόμεναι ὑπὸ τῶν νόμων καὶ κανονισμῶν δηλώσεις ὡς ἐπὶ παραδείγματι, ἀναγνώρισις τῆς ἐλλείψεως ἢ τῆς ἐλαττωματικότητος τῆς συσκευῆς, συναίνεσις τοῦ ἀποστολέως πρὸς φόρτωσιν τοῦ ἐμπορεύματος ἐπὶ τοῦ καταστρώματος πλοίου κ.λ.π.

Δηλωθεῖσα ἰδιαιτέρα ἀποζημίωσις	Νόμισμα	ἀριθμητικῶς	ὀλογράφως

Προκαταβολαί, ἀπότισις	
Καθορισμός	

Προκαταβολαί	ἀριθμητικῶς	ὀλογράφως
Ἀπότισις		

Ὄνοματεπώνυμον καὶ διεύθυνσις τοῦ ἀποστολέως :

_____ τῇ _____ 19____

Υπογραφή

Σφραγίς τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς	Σφραγίς συγίσεως	Σφραγίς τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ
		Ἀριθμὸς ἀφίξεως

ΔΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

ΤΙΚΗ
ΣΥΤΗΤΟΣ

Σφραγίς Ελέγχου

Καθορισμός των υπό του αποστολέως αναληφθέντων τελών

Αίτηθέντα τιμολόγια και δρομολόγια

Δήλωσης διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν τελωνειακῶν καὶ ἄλλων διοικητικῶν διατυπώσεων. Ἐνδείξεις τῶν προσηρτημένων ἐγγράφων. Ποσὸν καὶ περιγραφὴ τῶν μολυβδοσφραγίδων ἢ ἄλλων μέσων σφραγίσεως. Ἐνδεχομένως ὀρισθεὶς ἐντολοδόχος. Δήλωσης τοῦ ἀποστολέως ὡς πρὸς τὸ δικαίωμα διαθεσεως τοῦ παραλήπτου. Ἄλλαι προβλεπόμεναι ὑπὸ τῶν νόμων καὶ κανονισμῶν δηλώσεις ὡς ἐπὶ παραδείγματι, ἀναγνώρισις τῆς ἐλλείψεως ἢ τῆς ἐλαττωματικότητος τῆς συσκευῆς, συναίνεσις τοῦ ἀποστολέως πρὸς φόρτωσιν τοῦ ἐμπορεύματος ἐπὶ τοῦ καταστρώματος πλοίου κ.λ.π.

Δηλωθεῖσα ἰδιαιτέρα
ἀποζημίωσις

Νόμισμα

ἀριθμητικῶς

ὀλογράφως

Προκαταβολαί, ἀπότισις

Καθορισμός

ἀριθμητικῶς

ὀλογράφως

Προκαταβολαί

Ἀπότισις

Ὄνοματεπώνυμον καὶ διεύθυνσις
τοῦ ἀποστολέως :

Υπογραφή

τῇ _____ 19__

Σφραγίς τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς

Σφραγίς συγίσεως

Σφραγίς τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ

Ἀριθμὸς ἀφίξεως

FORMULAIRE DU BULLETIN DE BAGAGES

Le formulaire se compose de trois feuilles avec le texte ci - après. Les administrations de chemins de fer déterminent si toutes les trois feuilles ou si seulement les feuilles 1 et 3 sont remplies par décalquage.

1^{re} FEUILLE

Transport international de bagages				
No. _____	(Nom de l'administration du chemin de fer) _____			
Souche du bulletin de bagages				
de _____ à _____				
via _____				
Date	Nombre de billets	Nombre des colis-bagages	Poids réel Kg.	Prix de transport des bagages
19 ____				Calcul de la taxe par unité de 10 kg. { sans franchise de bagages pour ____ kg. avec franchise de bagages pour ____ kg.
Train No				*) _____
	en chiffres	en lettres		Intérêt à la livraison
	Frais accessoires			
Total de taxe				

150 mm

2^e FEUILLE

Transport international de bagages				
No. _____	(Nom de l'administration du chemin de fer) _____			
Feuille de route				
de _____ à _____				
via _____				
Date	Nombre de billets	Nombre des colis-bagages	Poids réel Kg.	Prix de transport des bagages
19 ____				Calcul de la taxe par unité de 10 kg. { sans franchise de bagages pour ____ kg. avec franchise de bagages pour ____ kg.
Train No				*) _____
	en chiffres	en lettres		Intérêt à la livraison
	Frais accessoires			
Total de taxe				

*) Les chemins de fer peuvent compléter cette rubrique selon leurs besoins.

ONAL PAR CHEMINS DE FER
 DATA DE LA
 DE VOITURE
 TE VITESSE

Timbre de contrôle

Désignation des frais que l'expéditeur prend à sa charge

Tarifs et itinéraires demandés

Déclaration pour l'accomplissement des formalités de douane et autres autorités administratives. Indication des pièces jointes. Nombre et désignation des plombs et autres modes de fermeture. Désignation éventuelle d'un mandataire. Déclaration de l'expéditeur sur le droit de disposition du destinataire. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements, telles que reconnaissance d'absence ou de défectuosité d'emballage, consentement de l'expéditeur au chargement de la marchandise sur le pont du navire, etc.

Intérêt à la livraison	Monnaie	En chiffres		En toutes lettres	

Débours, remboursement

Détail				

En chiffres

En toutes lettres

Débours

--	--	--	--	--

Remboursement

--	--	--	--	--

Nom et adresse de l'expéditeur :

le 19

Signature

Timbre de la gare expéditrice

Timbre de pesage

Timbre de la gare destinataire

Numéro d'arrivage

[illegible]

Réservé aux mentions prévues à l'art. 7, § 2, CIM, etc.

Réservé :

IONAL PAR CHEMINS DE FER
CATA DE LA
DE VOITURE ⁽¹⁾
ONDE VITESSE

Timbre de contrôle	Désignation des frais que l'expéditeur prend à sa charge

Tarifs et itinéraires demandés

Déclaration pour l'accomplissement des formalités de douane et autres autorités administratives. Indication des pièces jointes. Nombre et désignation des plombs et autres modes de fermeture. Désignation éventuelle d'un mandataire. Déclaration de l'expéditeur sur le droit de disposition du destinataire. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements, telles que reconnaissance d'absence ou de défectuosité d'emballage, consentement de l'expéditeur au chargement de la marchandise sur le pont du navire, etc.

Intérêt à la livraison	Monnaie	En chiffres		En toutes lettres	

Débours, remboursement

Détail

	En chiffres		En toutes lettres	
Débours				
Remboursement				

Nom et adresse de l'expéditeur :

Signature

le 19

Timbre de la gare expéditrice	Timbre de pesage	Timbre de la gare destinataire
		Numéro d'arrivage

PAR CHEMINS DE FER

VOITURE (1)

VITESSE

Timbre de contrôle

Désignation des frais que l'expéditeur prend à sa charge

Tarifs et itinéraires demandés

Déclaration pour l'accomplissement des formalités de douane et autres autorités administratives. Indication des pièces jointes. Nombre et désignation des plombs et autres modes de fermeture. Désignation éventuelle d'un mandataire. Déclaration de l'expéditeur sur le droit de disposition du destinataire. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements, telles que reconnaissance d'absence ou de défectuosité d'emballage, consentement de l'expéditeur au chargement de la marchandise sur le pont du navire, etc.

Intérêt à la livraison

Monnaie

En chiffres

En toutes lettres

Débours, remboursement

Détail

En chiffres

En toutes lettres

Débours

Remboursement

Nom et adresse de l'expéditeur :

Signature

le 19

Timbre de la gare expéditrice

Timbre de pesage

Timbre de la gare destinataire

Numéro d'arrivage

ONAL PAR CHEMINS DE FER

E VOITURE (*)

DE VITESSE

Timbre de contrôle

Désignation des frais que l'expéditeur prend à sa charge

Tarifs et itinéraires demandés

Déclaration pour l'accomplissement des formalités de douane et autres autorités administratives. Indication des pièces jointes. Nombre et désignation des plombs et autres modes de fermeture. Désignation éventuelle d'un mandataire. Déclaration de l'expéditeur sur le droit de disposition du destinataire. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements, telles que reconnaissance d'absence ou de défectuosité d'emballage, consentement de l'expéditeur au chargement de la marchandise sur le pont du navire, etc.

Intérêt à la livraison

Monnaie

En chiffres

En toutes lettres

Débours, remboursement

Détail

En chiffres

En toutes lettres

Débours

Remboursement

Nom et adresse de l'expéditeur :

Signature

le 19

Timbre de la gare expéditrice

Timbre de pesage

Timbre de la gare destinataire

Numéro d'arrivage

Taxi	Tarif	Détail des frais		A percevoir du destinataire				Nombres des gares de transit	
		Prix par unité	Cours et date de conversion						
g			Report....					1	
								2	
								3	
								4	
								5	
								6	
								7	

[illegible]

informations conformes à l'art. 6, § 11, CIM.

Dédouanement à	Expédie à destination de
via	
No d'expédition	Nom du destinataire

TRANSPORT INTERN
LETTRE

Wagons				Charge normal ou superficielle wagon	Adresse
Type	Numéro	Marque de propriété	Tare des wagons de particuliers		

* indiquer le signe qui convient :
C = wagon couvert
D = » découvert
Sp = » spécial
P = » de particulier

Gar. destinataire

Chemin de fer expéditeur	Chemin de fer destinataire
Mention éventuelle «en gare» ou «livrable à domicile»	
Charge par (chemin de fer ou expéditeur)	

Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur. L'expéditeur doit barrer les cases inutilisées.	Adresse ou marques et numéros	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids brut en Kg

(1) Le présent transport est soumis au régime de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIV)

Prix par unité	Détail des frais	A percevoir du destinataire	Montants des gares de transit
	Cours et date de conversion		
	Report.....		1
			2
			3
			4
			5
			6

Tarif	Prix par unité	Détail des frais	A percevoir du destinataire	Timbres des gares de transit
		Cours et date de conversion		
		Report.....		1
				2
				3
				4
				5
				6

[illegible]

(1) Le présent transport est soumis au régime de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIV)

2e FEUILLE RECTO

Transport international de bagages

No. _____

(Nom de l'administration du chemin de fer)

Bulletin de bagages

de _____ à _____

via _____

Date	Nombre de billets	Nombre des colis-bagages	Poids réel Kg.	Prix de transport des bagages	
19____				Calcul de la taxe par unité de 10 kg.	sans franchise de bagages pour ____ kg. avec franchise de bagages pour ____ kg.
Train No.				*) _____	
	en chiffres		en lettres		Intérêt à la livraison
	Frais accessoires				
	Total de taxe				

Voir au verso

2e FEUILLE, verso

Le présent transport est soumis au régime de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV), ainsi qu'aux conditions des tarifs applicables.

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

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

*) Les chemins de fer peuvent compléter cette rubrique selon leurs besoins.

[illegible]

Χώρος προς έγγραφην τών εν άρθρω 7 § 11 τής CIM προβλεπομένων παρατηρήσεων κ.λ.π.

Εκτελωνισμός εις	Αποστέλλεται εις
	μέσω
Αριθμός αποστολής	

ΔΙΕΘΝΗΣ ΜΕΤΑΦΡ

Φ Ο Ι
ΜΕΓΑΛ

[illegible]

Διεύθυνσις

εἰς (πόλεις καὶ χώρας)

* Να έγγραφη ή προσήκουσα έκ τῶν κάτωθι ἐνδείξεων :

$C =$ φορτηγόν κλειστόν

D = ἀνοικτόν

Sp= ειδικόν

Ρ = ιδιωτικόν

Σταθμός προορισμού

Παρατήρησις: «Παραδοτέα εἰς σταθμόν» ἢ «παραδοτέα κατ' οἶκον»

Δίκτυον ἀποστολῆς

Δίκτυον προορισμοῦ

Φορτωθέν υπό του (σιδ/μου ή αποστολέως)

[illegible]

Οἱ δὲ παλαιῶν γραμμῶν πλαιοῖσιν ἡρώοι πρέπει νὰ συμπληρωθῶσιν ὑπὲρ τοῦ σιδηροδρόμου, οἱ δὲ ὑπόλοιποι ὑπὲρ τοῦ ἀποστολέως. Ὁ ἀποστολεὺς δέον νὰ διαγράψῃ τοὺς μὴ συμπληρωθέντας δι' ἐγγραφῶν χώρους.

Τιμολόγιον	Τιμή μονάδος	Ἀνάλυσις τῶν τελῶν	Εἰσπρακτέα ἀπὸ τὸν παραλήπτην	Σφραγίδες τῶν διαμετοκομιστικῶν σταθμῶν
		Τιμὴ καὶ χρονολογία μετατροπῆς		
		Ἐκ μεταφορῆς.		1
				2
				3
				4
				5
				6

η προς τη γραφήν των εν άρθρῳ 7 § 11 τῆς CIM προβλεπομένων παρατηρήσεων κ.λ.π.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑ

ΦΟΡΤ
ΜΙΚΡΑΣ

Έκτελωνισμός εις

Αποστέλλεται εις

μέσω

Αριθμός αποστολής

Όνοματεπώνυμον παραλήπτη

Φορτηγά

Κανονικού
φορτίου ή
επιφάνεια
του φορτη-
γούΤύπος
*

Αριθμός

Σήμα
ΙδιοκτησίαςΑπόβαρον
Ιδιωτικού
φορτηγού

Διεύθυνσις

εις (πόλις και χώρα)

• Νά έγγραφη ή προσήκουσα εκ των κάτωθι ένδειξεων :

C = φορτηγόν κλειστόν

D = > άνοικτόν

Sp = > ειδικόν

P = > ιδιωτικόν

Σταθμός προορισμού

Παρατήρησις: «Παραδοτέα εις σταθμόν» ή «παραδοτέα κατ'οίκον»

Δίκτυον αποστολής

Δίκτυον προορισμού

Φορτωθέν υπό του (σιδ/μου ή αποστολέως)

Διεύθυνσις ή σήματα και αριθμοί

Ποσόν

Είδος συσκευασίας

Καθορισμός του εμπορεύματος

Μικτόν
πραγματικό
βάρος
χιλιόγραμμα

Οι διά παχείων γραμμών πλασιούμενοι χώροι πρέπει να συμπληρωθούν υπό το σιδηροδρόμον, οι δε υπόλοιποι υπό του αποστολέως. Ο αποστολέας δέον να διαγράφη τούς μη συμπληρωθέντας δι' έγγραφον χώρους.

σημ. ἀρ.	Τιμολόγιον	Τιμή μονάδος	Ἀνάλυσις τῶν τελῶν	Εἰσπρακτέα ἀπὸ τὸν παραλήπτην				Σφραγίδες τῶν διαμετακομιστικῶν σταθμῶν
			Τιμή καὶ χρονολογία μετατροπῆς					
ἀρ.			Ἐκ μεταφορᾶς...					1
								2
								3
								4
								5
								6
								7
								8
								9
								10
								11
								12
								13
								14
								15
								16
								17
								18
								19
								20
								21
								22
								23
								24
								25
								26
								27
								28
								29
								30
								31
								32
								33
								34
								35
								36
								37
								38
								39
								40
								41
								42
								43
								44
								45
								46
								47
								48
								49
								50
								51
								52
								53
								54
								55
								56
								57
								58
								59
								60
								61
								62
								63
								64
								65
								66
								67
								68
								69
								70
								71
								72
								73
								74
								75
								76
								77
								78
								79
								80
								81
								82
								83
								84
								85
								86
								87
								88
								89
								90
								91
								92
								93
								94
								95
								96
								97
								98
								99
								100

ἰσὺς πρὸς ἔγγραφὴν τῶν ἐν ἀρθρῷ 7 § 11 τῆς CIM προβλεπομένων παρατηρήσεων κ.λ.π.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡ
ΑΝΤΙ
ΦΟΡΤ
ΜΕΓΑΛΗΣ

Έκτελωνισμός εις

Αποστέλλεται εις

μέσω

Αριθμός αποστολής

Όνοματεπώνυμον παραλήπτη

Φορτηγά

Κανονικού
φορτίου ή
επιφάνεια
του φορτη-
γού

Τύπος

Αριθμός

Σήμα
ΙδιοκτησίαςΑπόβαρον
Ιδιωτικού
φορτηγού

Διεύθυνσις

εις (πόλις και χώρα)

Σταθμός προορισμού

• Να έγγραφη ή προσήκουσα εκ των κάτωθι ενδείξεων:

C = φορτηγών κλειστών

D = » ανοικτών

Sp = » ειδικών

P = » Ιδιωτικών

Παρατηρήσεις: «Παραδοτέα εις σταθμόν» ή «παραδοτέα κατ'οίκον»

Δίκτυον αποστολής

Δίκτυον προορισμού

Φορτωθέν υπό του (σιδ/μου ή αποστολέως)

Διεύθυνσις ή σήματα και αριθμοί

Ποσόν

Είδος συσκευασίας

Καθορισμός του εμπορεύματος

Μικτόν
πραγματικό
βάρος
χιλιόγραμμα

Οι διά παγίων γραμμών πλασιεύμενοι χώροι πρέπει να συμπληρωθούν υπό του σιδηροδρόμου, οι δε υπόλοιποι υπό του αποστολέως. Ο αποστολέας δέον να διαγράφη τούς μη συμπληρωθέντας δι' έγγραφων χώρους.

Τιμολόγιον	Τιμή μνάδος	Ανάλυσις τῶν τελῶν	Εἰσπρακτεὰ ἀπὸ τὸν παραλήπτην				Σφραγίδες τῶν διαμετακομιστικῶν σταθμῶν
		Τιμὴ καὶ χρονολογία μετατροπῆς					
		Ἐκ μεταφορᾶς					1
							2
							3
							4
							5
							6
							7

καὶ ἐγγραφὴν τῶν ἐν ἀρθρῷ 7 § 11 τῆς CIM προβλεπομένων παρατηρήσεων κ.λ.π.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑ

ΑΝΤΙΓΡΑΦΗ

ΦΟΡΤΩΣΗ

ΜΙΚΡΑΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

Έκτελωνισμός εις

Αποστέλλεται εις

μέσω

Αριθμός αποστολής

Όνοματεπώνυμον παραλήπτη

Φορτηγά

Κανονικού
φορτίου ή
έπιφάνεια
του φορτη-
γού

Διεύθυνσις

εις (πόλεις και χώρα)

• Να εγγραφῇ ἡ προσήκουσα ἐκ τῶν κάτωθι ἐνδείξεων :

- C = φορτηγὸν κλειστὸν
D = » ἀνοικτὸν
Sp = » εἰδικὸν
P = » ἰδιωτικὸν

Σταθμὸς προορισμοῦ

Παρατηρήσεις: «Παραδοτέα εἰς σταθμὸν» ἢ «παραδοτέα κατ' οἶκον»

Δίκτυον ἀποστολῆς

Δίκτυον προορισμοῦ

Φορτωθὲν ὑπὸ τοῦ (σιδ/μου ἢ ἀποστολέως)

Διεύθυνσις ἢ σήματα καὶ ἀριθμοὶ

Ποσὸν

Εἶδος συσκευασίας

Καθορισμὸς τοῦ ἐμπορεύματος

Μικτὸν
πραγματικὸν
βάρος
χιλιόγραμμα

Οἱ διὰ παλαιῶν γραμμῶν πλαισιούμενοι χώροι πρέπει νὰ συμπληρωθῶσιν ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου, οἱ δὲ ὑπόλοιποι ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως. Ὁ ἀποστολέως δὲν νὰ διαγράψῃ τοὺς μὴ συμπληρωθέντας δι' ἐγγραφῶν χώρας.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΔΕΛΤΙΟΥ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ

Το πρόδειγμα διαρτίζεται εκ τριῶν φύλλων με τὸ κάτωθι κείμενον. Αἱ διοικήσεις τῶν Σιδηροδρόμων αποφασίζουν περὶ τοῦ ἂν καὶ τὰ τρία φύλλα ἢ μόνον τὰ φύλλα 1 καὶ 3 θὰ συμπληροῦνται διὰ παρεμβολῆς φύλλων χημικοῦ χαρτοῦ.

1ον ΦΥΛΛΟΝ

Αριθ.		Διεθνὴς μεταφορὰ ἀποσκευῶν				Φ
(Σιδηροδρομικὸν δίκτυον)						
Στέλεχος τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν						
ἀπὸ		εἰς				
μέσω						
Ἡμερομηνία	Ποσὸν εἰσιτηρίων	Ποσὸν δεμάτων ἀποσκευῶν	Βάρος πραγματικὸν Χγρ.	Κόμιστρα ἀποσκευῶν		
19				Ὑπολογισμὸς κο- μιστρων ἀνὰ μο- νάδα 10 χλγ.	ἀνευ ἀτελείας διὰ	Χγρ.
					μετὰ ἀτελείας διὰ	Χγρ.
Ἀμαξοστ.				*)		
	ἀριθμητικῶς	ὁλογράφως		Δηλωθεῖσα ἰδιαίτερα } ἀποζημιώσεις }		
	Πρόσθετα τέλη					
	Ὀλικὸν τελῶν					

2ον ΦΥΛΛΟΝ

Αριθ.		Διεθνὴς μεταφορὰ ἀποσκευῶν				Φ
(Σιδηροδρομικὸν δίκτυον)						
Φύλλον πορείας						
ἀπὸ		εἰς				
μέσω						
Ἡμερομηνία	Ποσὸν εἰσιτηρίων	Ποσὸν δεμάτων ἀποσκευῶν	Βάρος πραγματικὸν Χγρ.	Κόμιστρα ἀποσκευῶν		
19				Ὑπολογισμὸς κο- μιστρων ἀνὰ μο- νάδα 10 χλγ.	ἀνευ ἀτελείας διὰ	Χγρ.
					μετὰ ἀτελείας διὰ	Χγρ.
Ἀμαξοστ.				*)		
	ἀριθμητικῶς	ὁλογράφως		Δηλωθεῖσα ἰδιαίτερα } ἀποζημιώσεις }		
	Πρόσθετα τέλη					
	Ὀλικὸν τελῶν					

*) Οἱ Σιδηροδρόμοι δύνανται νὰ συμπληρῶνουν τὸν χώρον τοῦτον ἀναλόγως πρὸς τὰς ἀνάγκας των.