ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΤΗ 18 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1968	ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 207

ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΟΣ ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 365

Περὶ κυρώσεως τῶν ἀπὸ 26 Φεβρουαρίου 1961 Διεθνῶν Συμβάσεων, τῶν ἀφορωσῶν τὰς διεθνεῖς διὰ τοῦ σιδηροδρόμου μεταφορὰς ἐμπορευμάτων (CIM), καὶ ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν (CIV), καὶ τῶν σχετικῶν αὐταῖς Προσθέτου Πρωτοκόλλου καὶ Τελικῆς Πράξεως.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Προτάσει τοῦ Ἡμετέρου Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου, ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσομεν:

Ἄρθρον 1.

Κυροῦνται καθ' ὅλα αὐτῶν τὰ μέρη καὶ ἀποκτοῦν ἰσχὺν Νόμου ἀπὸ τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1965, ἡμερομηνίας ἀφ' ἧς ἐφηρμόσθησαν:

1. Αἱ μεταξὺ τῶν Κρατῶν Αὐστρίας Βελγίου, Βουλγαρίας, Δανίας, Ἱσπανίας, Φιλλανδίας, Γαλλίας, Ἑλλάδος, Οὐγγαρίας, Ἰταλίας, Λιβάνου, Λιχτενστάϊν, Λουξεμβούργου, Νορβηγίας, Ὁλλανδίας, Πολωνίας, Πορτογαλίας, Ρουμανίας, Ἡνωμένου Βασιλείου Μεγάλης Βρεταννίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας, Σουηδίας, Ἑλβετίας, Τσεχοσλοβακίας, Τουρκίας καὶ Γιουγκοσλαβίας συναφθεῖσαι ἐν Βέρνῃ τὴν 25ην Φεβρουαρίου 1961 Διεθνεῖς Συμβάσεις ἀφορῶσαι εἰς:

α) Τὴν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων σιδηροδρομικῶς (CIM), ἐξ ἄρθρων 70 καὶ Παραρτήματος ΙΙ, διαλαμβάνοντος ὑποδείγματα φορτωτικῆς, Παραρτήματος ΙΙΙ, ἀφορῶντος τὴν ἔλλειψιν ἢ ἐλαττωματικότητα τῆς συσκευασίας, Παραρτημάτων ΙVα καὶ ΙVβ, περὶ τροποποιήσεων εἰς τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς κατ' ἐντολὴν ἀντιστοίχως τοῦ ἀποστολέως καὶ τοῦ παραλήπτου, Παραρτήματος V, περὶ τοῦ Κανονισμοῦ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου τῶν διεθνῶν μεταφορῶν διὰ τῶν σιδηροδρόμων, Παραρτήματος VI, περὶ τοῦ Καταστατικοῦ τῆς Ἐπιτροπῆς Ἀναθεωρήσεως καὶ τῶν Ἐπιτροπῶν Ἐμπειρογνωμόνων, Παραρτήματος ΙΧ, περὶ Διεθνοῦς Κανονισμοῦ διὰ τὴν μεταφορὰν μικροδεμάτων, Παραρτήματος Χ, περὶ τοῦ Κανονισμοῦ διαιτησίας.

β) Τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν σιδηροδρομικῶς (CIV) ἐξ ἄρθρων 69 καὶ Παραρτήματος Ι, διαλαμβάνοντος ὑποδείγματα δελτίων ἀποσκευῶν, Παραρτήματος ΙΙ, περὶ τοῦ Κανονισμοῦ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου τῶν Διεθνῶν μεταφορῶν διὰ τῶν σιδηροδρόμων, Παραρτήματος ΙΙΙ, περὶ τοῦ Καταστατικοῦ τῆς Ἐπιτροπῆς Ἀναθεωρήσεως, Παραρτήματος IV, περὶ τοῦ Κανονισμοῦ διαιτησίας.

2) Τὸ εἰς τὰς ἀνωτέρω Διεθνεῖς Συμβάσεις CIM καὶ CIV Πρόσθετον Πρωτόκολλον τῆς 25ης Φεβρουαρίου 1961.

3) Ἡ ἀπὸ 25 Φεβρουαρίου 1961 Τελικὴ Πρᾶξις τῆς 6ης Διασκέψεως ἀναθεωρήσεως τῶν ἐν λόγῳ Διεθνῶν Συμβάσεων.

Τὰ κείμενα τῶν ὡς ἄνω Συμβάσεων, Προσθέτου Πρωτοκόλλου καὶ Τελικῆς Πράξεως ἔπονται ἐν πρωτοτύπῳ εἰς τὴν Γαλλικὴν καὶ ἐν μεταφράσει εἰς Ἑλληνικήν.

Ἄρθρον 2.

Αἱ ἀναθεωρούμεναι Συμβάσεις CIM καὶ CIV, αἱ πρόσθετοι αὐταῖς συμβάσεις καὶ τὰ Παραρτήματα αὐτῶν κυροῦνται ἐφεξῆς διὰ Β. Διατάγματος ἐκδιδομένου προτάσει τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Συγκοινωνιῶν. Τῆς τοιαύτης κυρώσεως ἐξαιροῦνται τὰ ἐν τῷ ἄρθρῳ 2, παράγραφος 2, τοῦ Νόμου 3482/1956 μνημονευόμενα ἄρθρα καὶ Παραρτήματα τῶν Συμβάσεων, ἅτινα, συμφώνως τῷ προειρημένῳ ἄρθρῳ, κυροῦνται δι' ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Συγκοινωνιῶν.

Ἄρθρον 3.

Εἰς τὴν παράγραφον 2 τοῦ ἄρθρου 20 τοῦ Ν. Δ/τος τῆς 4.9.1935 «περὶ διοικήσεως τῶν Σ.Ε.Κ. κλπ.» προστίθεται τέταρτον ἐδάφιον, ἔχον ὡς ἑξῆς:

Οἱ Σ.Ε.Κ. ἀπαλλάσσονται τῆς ὑποχρεώσεως γνωστοποιήσεως τῶν μετὰ τῶν πελατῶν των εἰδικῶν ἰδιωτικῶν συμφωνιῶν, δι' ὧν καθορίζονται τὰ καταβλητέα κόμιστρα διὰ συγκεκριμένας μεταφορὰς ἐφ' ὅσον αὗται ὑπαγορεύονται ἐκ λόγων ἐμπορικοῦ συμφέροντος τῶν Σ.Ε.Κ. καὶ ἐγκρίνονται ὑπὸ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου αὐτῶν.

Ἡ ἰσχὺς τῶν ἄρθρων 2 καὶ 3 ἄρχεται ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος Νόμου εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 2 Ἀπριλίου 1968

Ἐν Ὀνόματι τοῦ Βασιλέως

Ο ΑΝΤΙΒΑΣΙΛΕΥΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΖΩΙΤΑΚΗΣ

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Γ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΣΤ. ΠΑΤΤΑΚΟΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

Ν. ΜΑΚΑΡΕΖΟΣ, ΙΩΑΝ. ΡΟΔΙΝΟΣ-ΟΡΛΑΝΔΟΣ, ΚΩΝ. ΚΑΛΑΜΠΟΚΙΑΣ, ΠΑΝΑΓ. ΤΖΕΒΕΛΕΚΟΣ, ΘΕΟΦ. ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ, ΑΔΑΜ. ΑΝΔΡΟΥΤΣΟΠΟΥΛΟΣ, Γ. ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ, ΚΩΝΣΤ. ΚΥΠΡΑΙΟΣ, ΚΩΝ. ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ, ΠΑΤΛ. ΤΟΤΟΜΗΣ, ΑΛΕΞ. ΜΑΤΘΑΙΟΥ, ΑΘ. Ν. ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ, ΣΠ. ΛΙΖΑΡΔΟΣ, Γ. ΓΕΩΡΓΑΚΕΛΟΣ, ΣΠΥΡ. ΛΑΜΠΙΡΗΣ, ΜΙΧ. ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ.

Ἐθεωρήθη καὶ ἐτέθη ἡ μεγάλη τοῦ Κράτους σφραγίς.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 3 Ἀπριλίου 1968

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΚΩΝ. ΚΑΛΑΜΠΟΚΙΑΣ

CONVENTION INTERMATIONALE
concernant
le transport des marchandises par chemins de fer
(C.I.M.)
signée à Berne le 25 février 1961

Publication de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, à Berne

LES PLENIPOTENTIAIRES SOUSSIGNES

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

Titre premier.
Objet et portée de la Convention
Article premier
Chemins de fer et transports auxquels s'applique la Convention

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

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

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

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

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

Article 2
Dispositions relatives au transports mixtes

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

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

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

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

Article 3.
Objets exclus du transport.

Sont exclus du transport :

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

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

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

d) les matières et objets exclus du transport en vertu de l'Annexe I à la présente Convention, sous réserve des dérogations prévues à l'article 4, § 2.

Article 4.
Objets admis au transport sous certaines conditions.

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

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

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

1o le transport est effectué en grande vitesse, sous la garde d'une personne qui l'accompagne, à moins que la dispense d'escorte ne soit admise sur tous les chemins de fer participant au transport;

2o les frais doivent être payés par l'expéditeur;

3o le transport est soumis aux lois et règlements de chaque Etat, à moins qu'il ne soit réglé par des Conventions spéciales entre plusieurs Etats;

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

Les véhicules de chemins de fer roulant sur leurs propres roues, autres que les locomotives, tenders et automotrices, peuvent être accompagnès d'un convoyeur; celui-ci assure notamment le graissage. Si l' expéditeur entend user de cette faculté, il doit en faire mention dans la lettre de voiture;

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.

d) les animaux vivants sont admis sous 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. L'expéditeur est tenu d'indiquer dans la lettre de voiture le nombre des convoyeurs ou, si les envois ne sont pas accompagnés, d'y insérer la mention: «sans convoyeur»;

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

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

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

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

Article 5.

Obligation pour le chemin de fer de transporter.

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

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

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

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

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

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

§4. Lorsque l'autorité compétente a décidé que

a) le service sera supprimé ou suspendu en totalité ou en partie,

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

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

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

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

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

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

TITRE II.
DU CONTRAT DE TRANSPORT.
CHAPITRE PREMIER

Forme et conditions du contrat de transport.

Article 6.

Teneur et forme de la lettre de voiture.

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

No 1 lettre de voiture;
No 2 feuille de route;
No 3 bulletin d'arrivée;
No 4 duplicata de la lettre de voiture;
No 5 souche d'expédition.

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

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

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

Les tarifs internationaux ou les accords entre chemins de fer peuvent déterminer la langue dans laquelle doit être rédigée la partie de la lettre de voiture à remplir par l'expéditeur. A défaut de dispositions de ce genre, l'expéditeur doit libeller ses indications dans l'une des

langues officielles du pays de départ et joindre une traduction en français, en allemand ou en italien, à moins que les inscriptions ne soient rédigées dans l'une de ces langues.

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 caractère latins.

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

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

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

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

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

b) la désignation de la gare destinataire, avec les spécifications nécessaires pour éviter toute confusion entre les diverses gares desservant soit une même localité, soit des localités portant le même nom ou un nom analogue;

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

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

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

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

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

f) l' énumération détaillée des pièces requises par les douanes et autres autorités administratives et qui sont jointes à la lettre de voiture ou mentionnées comme tenues à la disposition du chemin de fer dans une gare désignée ou dans un bureau de douane ou de toute autre autorité ;

g) la signature de l'expéditeur ainsi que l'indication de son nom et de son adresse complétée, s'il le juge utile, par son adresse télégraphique ou téléphonique. La signature peut être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur, si le 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, notament les suivantes :

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

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

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

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

e) le montant du remboursement, en chiffre et en lettres, et des débours, en chiffres (article 19);

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

g) les indications relatives aux formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives conformément à l'article 15, § 1, deuxième alinéa;

h) la mention que le destinataire n'a pas le droit de mofifier le contrat de transport; cette mention, à inscrire dans la case «Déclarations», doit avoir le libellé suivant : «Destinataire non autorisé à donner des ordres ultérieurs»;

i) le nombre des convoyeurs ou la mention «sans convoyeur», conformément à l'article 4, § 1, lettre d), 1o; cette mention doit être inscrite dans la case «Déclarations».

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 7.

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

Surtaxes.

§ 1. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations inscrites par ses soins dans la lettre de voiture; il supporte toutes les conséquenses 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'éndroit 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b) en cas, soit de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets admis au transport sous certaines conditions en vertu de l'Annexe

I, soit d'inobservation des mesures de sécurité prescrites dans cette Annexe, la surtaxe est de deux francs par kg de poids brut du colis entier;

c) en cas de désignation indiquant d'une manière irrégulière, inexacte ou incomplète la nature d'une expédition comprenant des marchandises autres que celles qui sont prévues sous lettres a) et b) du présent paragraphe, ou en général en cas de désignation pouvant, d'une manière quelconque, faire bénéficier l' envoi d'un tarif plus réduit que celui qui est effectivement applicable, la surtaxe est égale au double de la différence entre le prix de transport qui aurait dû être perçu, depuis le point de départ jusqu'au point de destination, si la désignation avait été régulière, exacte et complète, et celui qui a été calculé d'après la désignation portée par l'expéditeur dans la lettre de voiture.

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

d) en cas d'indication d'un poids inférieur au poids réel, la surtaxe est égale au double de la différence entre le prix de transport du poids déclaré et celui du poids constaté, depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire. La disposition de la lettre c), deuxième alinéa, est applicable par analogie;

e) en cas de surcharge d'un wagon chargé par l' expéditeur, la surtaxe est égale à cinq fois le prix de transport, entre la gare expéditrice et la gare destinataire, du poids en excédent sur la limite de charge;

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

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

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

§ 10. La surtaxe n'est pas due :

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

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

c) en cas de surcharge occasionnée, au cours du transport, par des influences atmosphériques, s'il est prouvé que le chargement du wagon ne dépassait par la limite de charge lors de la remise au transport à la gare expéditrice;

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

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

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

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

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

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

Article 8.

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

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

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

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

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

§ 5. Le chemin de fer est tenu de certifier, par l'apposition du timbre à date sur le duplicata de la lettre de voiture, la réception de la marchandise et la date de l'acceptation au transoprt, avant de restituer ce duplicata à l'expéditeur.

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

Article 9.

Tarifs. Accords particuliers

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

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

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

tôt après leur publication, sauf dans les cas suivants:

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

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

c) si le prix de transport et frais accessoires prévus dans les tarifs internationaux doivent être modifiés pour tenir compte des fluctuations de change ou si des erreurs manifestes doivent être rectifiées, ces modifications et rectifications entrent en vigueur le lendemain de leur publication.

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

2. Les tarifs doivent faire connaître toutes les conditions spéciales aux divers transports, et notamment le régime de vitesse auquel ils s'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'un seul régime de vitesse, cette tarification peut être appliquée aux transports effectués tant avec lettre de voiture blanche qu'avec lettre de voiture à bandes rouges, sous les conditions de délai de livraison qui résultent, pour chacune de ces lettres de voiture, des dispositions de l'article 6, § 4, et de l'article 11.

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 10.

Itinéraires et tarifs applicables.

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

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

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

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

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

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

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

b) que les frais et les délais de livraison ne soient pas supérieurs aux frais et aux délais calculés par l' itinéraire indiqué par l'expéditeur.

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

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

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

taire. Les délais ainsi fixés ne doivent pas être supérieurs à ceux qui résulteraient des dispositions des paragraphes suivants.

§ 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 »

b) pour la petite vitesse :
1o délai d'expédition ..... 24 »
2o délai de transport, par fraction indivicible de 200 km de distance d'application des tarifs ..... 24 »

§ 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 réglements de chaque Etat déterminent dans quelle mesure les chemins de fer ont la faculté de fixer des délais supplémentaires dans les cas suivants :

a) pour les envois remis à l'expédition en dehors des gares ou livrables en dehors des gares ;
b) pour le 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 résau ou de réseaux différents,
soit une ligne secondaire,
soit une ligne dont les rails n'ont pas l'ecartement 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 développemnt anormal du trafic,
soit des difficultés anormales pour l'exploitation.

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

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

§ 6. Le délai de livraison commence à courir à minuit après l'acceptation au transport de la marchandise, prévue à l'article 8, § 1. Toutefois, pour les envois en grande vitesse, le délai commence à courir 24 heures plus tard lorsque le jour qui suit celui de l'aceptation 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 ;

2o 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.

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

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

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

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

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

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

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

Article 12.

Etat de la marchandise. Emballage.

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

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

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

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

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

§ 5. Lorsqu'un expéditeur a l'habiture 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 Convantion. Dans ce cas, la lettre de voiture doit contenir mention de la déclaration générale remise à la gare expéditrice.

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

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

b) la gare destinataire.

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

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

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

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

Article 13.

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

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

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE II.

Exécution du contrat de transport.

Article 14.

Remise au transport et chargement des marchandises.

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

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

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

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

Article 15.

Formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives.

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

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

a) d'assister lui-même aux opérations prévues à l' alinéa précédent ou de s'y faire représenter par un mandataire, pour fournir tous resneignements et présenter toutes observations utiles ;

b) si et dans la mesure où les lois et règlements du pays où doivent s'effectuer les formalités exigées par les douanes ou autres autorités administratives l'autorisent d'accomplir lui-même ces formalités ou de les faire accomplir par un mandataire, et de procéder.s'il y a lieu, au paiement des droits de douane et autres frais.

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

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

opère de la façon qui lui paraît être la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit et fait connaître à l'expéditeur les mesures prises.

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

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

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

Article 16.

Livraison.

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

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

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

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

§ 4. Après l'arrivée de la marchandise à la gared estinataire, 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 à l'encontre du chemin de fer, les droits qui résultent pour lui du contrat de transport.

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

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

Article 17.

Paiement des frais.

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

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

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

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

b) «franco de tous frais, à l'exception de.....» (désignation exacte des frais qu'il ne prend pas en charge), lorsqu'il prend à sa charge tous les frais sous réserve des exceptions exactement indiquées;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 18.

Rectification des perceptions.

§ 1. En cas d'application irrégulière d'un tarif ou d' erreur dans la détermination ou la perception des frais, le trop perçu est 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 terifs peuvent prévoir des exceptions.

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

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

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

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

Article 20.

Déclaration d'intérêt à la livraison.

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

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

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

CHAPITRE III

Modification du contrat de transport.

Article 21.

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

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

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

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

c) que la livraison de la marchandise doit ajournée;

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

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

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

f) à l'établissement d'un remboursement;

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

h) à la prise en charge de frais d'un envoi non affranchi ou à l'augmentation des frais pris en charge selon les modalités de l'article 17, § 2.

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

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

§ 2. Les ordres ultérieurs mentionnés ci-dessus doivent être donnés au moyen d'une déclaration écrite conforme au modèle prévu à l'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 será présenté en même temps au chemin de fer. La gare expéditrice certifiera la réception de l'ordre ultérieur en apposant son timbre à date sur le duplicata, au-dessous de la déclaration de l'expéditeur, à qui ce duplicata sera alors restitué. Le chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la présentation de ce duplicata sera responsable du préjudice causé par ce fait au destinataire à qui ce duplicata aurait été remis par l'expéditeur.

Quand l'expéditeur demande l'augmentation, la diminution ou le retrait d' un remboursement, il doit produire le titre qui lui à 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 celui-ci en cas de retrait du remboursement.

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

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

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

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

a) lorsque la lettre de voiture a été retirée par le destinataire;

b) lorsque celui-ci a fait valoir le droit résultant pour lui du contrat de transport conformément à l'article 15, § 4 :

c) lorsque le destinataire est autorisé, conformément à l'article 22, à donner des ordres, dès que l'envoi est entré dans le territoire douanier du pays de destination. A partir de ce moment, le chemin de fer doit se conformer aux ordres du destinataire.

Article 22.

Droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport.

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

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

Le destinataire peut ordonner :

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

b) que la livraison de la marchandise soit ajournée;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) lorsqu'il a retiré la lettre de voiture;

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

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

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

Article 23.

Exécution des ordres ultérieurs.

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

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

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

c) l'exécution est en opposition, lorsqu'il s'agit d' un changement de la gare destinataire, avec les lois et règlements en vigueur 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 le 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 résultamnt 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 transporté au delà de la gare intermédiaire, le prix de transport est calculé dè 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'a la gare expéditrice.

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

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

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

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

Article 24.

Empêchements au transport.

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

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

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

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

§ 4. L'expéditeur avisé d'un empêchement au transport peut donner ses instructions soit à la gare expéditrice, soit à la gare où se trouve la marchandise. S'il modifie la désignation du destinataire ou de la gare destinataire ou s'il donne ses instructions à une gare autre que la gare expéditrice, il doit inscrire ses instructions sur le duplicata de la lettre de voiture qui doit être présenté.

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

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

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

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

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

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

Article 25.

Empêchements à la livraison.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE III

Responsabilité. Actions.

CHAPITRE PREMIER

Responsabilité

Article 26.

Responsabilité collective des chemins de fer

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

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

Article 27.

Etendue de la responsabilité

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

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

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

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

b) absence ou féfectuosité 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 dèchargement par le destinataire en vertu des dispositions applicables ou d'accords conclus avec l'expéditeur et indiquées dans la lettre de voiture, ou d'accords conclus avec le destinataire;

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

d) accomplissement par l-expéditeur, le destinataire ou un mandataire de l'un d'eux, des formalités exigées par les douanes ou autres autorités administratives;

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

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

g) transport d'animaux vivants;

h) transport des envois qui, en vertu de la présente Convention, des dispositions applicables ou des accords conclus avec l'expéditeur et indiqués dans la lettre de voiture, doivent être effectués sous escorte, en tant qu'elle a pour but d'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 prévues à l'article 27, § 2, incombe au chemin de fer.

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

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

Article 29.

Présomption en cas de réexpédition

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

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

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

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

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 tennue à sa disposition dans les trente jours qui suivent l' expiration des délais de livraison.

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

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

§ 4. A défaut soit de la demande prévue au § 2, soit d'instructions données dans le délai de trente jours prévu au § 3 ou encore si la marchandise n'a été re-

trouvée 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, un indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, elle est calculée :

d'après le cours à la bourse,

à défaut de cours, d'après le prix courant sur le marché,

à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle.

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

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

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

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

Article 32.

Restrictions de la responsabilité en cas de déchet de route.

§ 1. En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature, subissent généralement un déchet de route par le seul fait du transport, le chemin de fer ne répond 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 :

Boid de reglisse

Bois de reglisse,
Bois de teinture râpés ou moulus
Champignons frais,
Charbons et cokes,
Cornes et onglons,
Crins,
Cuirs,
Déchets de peaux,
Ecorces,
Feuilles de tabac fraîches,
Fourrures,
Fruits frais, séchés ou cuits,
Graisses,
Houblon,
Laine,
Légumes frais,
Mastic frais,
Os entiere ou moulus,
Peaux,
Poissons séchés,
Racines,
Savons et huilles, 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 prouv é, 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 constanté d'une autre manière.

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

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

Article 33.

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

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

Toutefois l'indemnité ne peut dépasser :

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

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

Article 34.

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

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

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

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

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

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

Article 35.

Limitation de l'indemmité par certains tarifs.

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

Lorsque la limite ainsi fixée résulte d'un tarif appliqué seulement sur une franction 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'interêt à la livraison.

S'il y a eu déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé, outre les indemnités prévues aux articles 31, 33, 34 et, s'il y a lieu, à l'article 35, la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant de l'interêt 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 s bis par la marchandise ont pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, celui-ci doit complètement indemniser l'ayant droit pour le préjudice prouvé. En cas de faute lourde, la responsabilité est, toutefois, limitée au double des maxime prévus aux articles 31, 33, 34, 35 et 36.

Article 38.

Interêts de l'indemnité. Restitution des indemnités.

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

§ 2. Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

Article 39.

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents.

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

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

Article 40.

Exercice d'actions extracontractuelles.

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

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

CHAPITRE II.

Réclamations administratives. Actions judiciaires. Procédure et prescription.

Article 41.

Réclamations administratives.

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

§ 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 sil e 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 judiciairé relative aux remboursements prévus à l'article 19 n'appartient qu'a l'expéditeur.

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

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

b) au destinataire, à partir du moment où :

1o il a retiré la lettre de voiture, ou

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

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

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

Article 43.

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

§ 1. L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée soit contre le chemin de fer qui a perçu cette somme, soit contre le chemin de fer au profit duquel la somme à 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 sut lequel s'est produit le fait générateur de l'action.

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

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

§ 5. L'action judiciaire peut être exercée contre un chemin de fer autre que ceux qui sont désignés aux §§ 1,2 et 3, lorsqu'elle est présentée comme demande

reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de trnsport.

Article 44.

Compétence

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

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

Article 45.

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

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

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

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

Article 46.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 de l'un des contrats de transport antérieurs s'éteignent comme s'il s'agissait d'un contrat unique.

Article 47.

Prescription de l'action née du contrat de transport.

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

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

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

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

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

d) d'une action fondée sur un cas de fraude;

e) dans le cas prévu à l'article 29, §1, de l'action fondée sur l'un des contrats de transport antérieurs à la réexpédition.

§ 2. La prescription court :

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

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

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

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 ou le chemin de fer remet à l'expéditeur le compte des frais prévu à l'article 17, § 7 : à défaut au cette remise, le délai pour les créances du chemin de fer court à partir du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison ;

d) pour les actions du chemin de fer en paiement d' une somme payée par le destinataire aux lieu et place de l'expéditeur, ou vice-versa, et que le chemin de fer est tenu de restituer à l'ayant droit : du jour où la demande de restitution a été faite ;

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE III.

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

Article 48.

Règlement des comptes entre chemins de fer

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

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

§ 2. Sous réserve de ses droits contre l'expéditeur, le chemin de fer expéditeur est responsable du prix de trans port 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 précéndents et les autres intéressées.

§ 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 laur part dans le prix de transport.

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

Article 49.

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

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

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

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

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

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

Article 50.

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

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

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

a) entre deux chemins de fer voisins :

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

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

b) entre trois chemins de fer ou plus:

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 de 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 et l'origine du délai d'expédition est attribué exclusivement au chemin de fer expéditeur.

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

Article 51.

Procédure de recours.

§ 1. Le chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 49 et 50 n'est jamais habilité à constater 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 signifiéé et qu'il avait été mis à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l' action principale fixe, selon les circonstances de fait, les délais impartis pour la signification et pour l'intervention.

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

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

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

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

Article 52.

Compétence pour le 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 le choisir entre les juges compétents en vertu du § 1, celui devant lequel il porte sa demande.

Article 53.

Accords au sujet des recours.

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

TITRE IV
DISPOSITIONS DIVERSES

Article 54.

Application du droit national.

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

Article 55.

Règles générales de procédure.

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

Article 56.

Exécution des jugements. Saisies et cautions.

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

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

§ 2. Les créances engendrées par un transport international, au profit d'un chemin de fer sur un chemin de fer qui ne relève pas du même Etat que le premier, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat duquel relève le chemin de fer titulaire des créances saisies.

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

Les wagons de particuliers ainsi que les objets de toute nature servant au transport, contenus dans ce matériel et appartenant au propriétaire du wagon, ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat du domicile du propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat.

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

Article 57.

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

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

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

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

Article 58.

Office centrale 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 comminications de chacun des Etats contractants et de chacun des chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres Etats et chemins de fer;

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

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

d) de tenter, à la demande d'un des Etats contractants ou d'une des entreprises de transport dont les lignes sont inscrites sur la liste des lignes prévue à l' article 59, la conciliation, soit en prêtant ses bons offices ou sa médiation, soit de toute autre manière, en vue de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;

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

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

g) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 69, quand il y a lieu.

§ 2. Un règlement spécial constituant l'Annexe V à la présente Convention détermine le siège, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action. Il en détermine en outre les conditions de fonctionnement et de surveillance.

Article 59.

Liste des lignes soumises à la Convention.

§ 1. L'Office central prévu à l'article 58 est chargé d'établir et de tenir à jour la liste des lignes soumises à la présente Convention. A cet effet, il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2.

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

§ 3. Le radiation d'une ligne est effectuée par l'Office central, aussitôt que celui des Etats contractants à la demande duquel cette ligne a été portée sur la liste

lui a notifié qu'elle ne se trouve plus en situation de satisfaire aux obligations imposées par la Convention.

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

Article 60.

Dispositions spéciales à certains transports. Dispositions complémentaires.

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

§ 2. Les transports des containers sont régis par les dispositions de l'Annexe VIII.

§ 3. Pour le transport des colis express, les chemins de fer peuvent au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs convenir de certaines dispositions spéciales conformes à l'Annexes 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'agrès 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 transprts et dérogeant à la présente Convention; notamment un document de transport différent du modéle de l'Annexe II à la présente Convention peut être prévu.

§ 5. Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains chemins de fer participants publient pour l'exécution de la Convention sont communiquées par eux à l'Office central.

Ces dispositions complémentaires peuvent être mises en vigueur sur les chemins de fer qui y ont adhéré, dans les formes prévues par les lois et réglements de chaque Etat, sans pouvoir porter dérogation à la présente Convention.

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

Article 61.

Règlements des différends par voie d'arbritage.

§ 1. En tant qu'ils ne peuvent être réglés par les parties elles-mêmes, les litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'appliaction, 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 60, § 4, peuvent, à la demande des parties être soumis à des tribunaux arbitraux dont le composution 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 le 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 disposition légales.

1o des litiges entre Etatns 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. La mise en oeuvre de la procédure arbitrale a, quant à la suspension et à l'interruption de la prescription de la créance litigieuse, le même effet que l'ouverture de l'action devant le tribunal ordinaire.

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

TITRE V.

Dispositions Exceptionnelles.

Article 62.

Dérogations temporaires.

§ 1. Si la situation économique et financières 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 dornées 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 de départ 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 de destination, l'affranchissement et le remboursement.

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

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

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

b) que cerains 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 aurtes 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 63.

Responsabilité en trafic fer-mer.

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

Le transporteur ne peut s'en prévaloir que s'il fait le 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 suiavntes :

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 raisonable 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 approprior 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 où 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 au 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 genérales 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 recption, au transport et à la préservation de la marchandises.

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

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

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

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

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

Articles 64.

Responsabilité en cas d'accidents nucléaires.

Le chemin de fer est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu de la présente Convention, lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et que, en vertu des prèscriptions spéciales en vigueur dans un Etat contractant réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

TITRE VI.

Dispositions Finales.

Article 65.

Signature.

La présente Convention, dont les Annexes font partie intégrante, demeure ouverte jusqu'au 1er mai 1961 à la signature des Etats qui ont été invités à se faire représenter à la Conférence ordinaire de révision.

Article 66.

Ratifications. Mise en vigueur.

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

Lorsque la Convention aura été ratiifée 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 vigeur.

Article 67.

Adhésion à la Convention.

§ 1. Tout Etat non signataire qui veut adhérer à la prèsente 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 demander 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 oposition au Governement 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 les cas contraire, le Gouvernement suisse notifié à tous les Etats contractants et à l'Etat demandeur que l'examen de la demande est ajourné.

§ 3. Toute admission produit ses effets un mois après la date de l'avis envoyé par le Gouvernement suisse, ou si, à l'expiration de ce délai, la Convention n'est pas encore en vigueur, à la date de la mise en vigueur de celle-ci.

Article 68.

Durée de l'engagement des Etats contractants.

§ 1. La durée de la présente Convention est illimitée Toutefois, chaque Etat contractant peut sa 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 on vigueur. Tout Etat qui voundrait se dégager pour l'expiration de cette pétiode devra notifier son intention au mois un an à l'avance au Gouvernement suisse, qui en informear 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 dènonciation un an au moins avant le 31 décembre de la dernière année de l'une des périodes triennales.

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

Article 69.

Revision 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 3,4,5,§5, les articles 6,11,13,17,19,21,22,23 24,25,48,49,50,53 et les Annexes II,III,IVa,IVb, IX et X peuvent être modifiés par une Commisision de de revision. L'organisation et le fonctionnement de cette Commission font l'objet de l'Annexe VI à la présente Convention.

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

§ 4. En vue de modifier.

a) le Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer (Annexe I)

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

c) le Règlement international concernant le transport des containers (Annexe VIII),

il est institué des Commissions d'experts, dont l'organisation et le fonctionnement font l'objet d'un statut qui forme l'Annexe VI à la presente Convention.

Les décisions des Commissions d'experts sont notifiées sans délai aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptéees, à moins que, dans les trois mois comptés à partir du jour de la notification, cinq au moins des Gouvernements n'aient formulé des objections. Ces décisions entre 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 Gouvermements des Etats contractants. L'Office central designe ce jour lors de la notification des décisios.

Article 70.

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 leur pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

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

Pour l'Autriche :
Dr. KREMPLER

Pour la Belgique :
E. SEYNAEVE

Pour la Bulgarie :
S. DRAGOMIROV

Pour la Danemark :
TH. JENSEN

Pour l'Espagne :
MARQUIS DE MIRAFLORES

Pour la Finlande :
OSMO ORKOMIES

Pour la France :
E. DENNERY

Pour la Grèce
A. HART. SOUTZOS

Pour la Hongrie :
SKONDA ODEN

Pour l'Italie :
LUIGI BRANKA

Pour le Liban :
RAIF ABILLAMA

Pour le Liechtenstein :
A. HILBE

Pour le Luxembourg
A. CLEMANG

Pour la Norvège :
HENR. A. BROCH

Pour les Pays-Bas
H. E. SCHEFFER

pour le Royaume en Europe
Pour la Pologne
BATKOWSKI

Pour le Portugal
MARIO DIAS TRIGO

Pour la Roumanie
G. NISTORAN

Pour le Royaume Uni de Grande Bretagne et d' Irlande du Nord :
J. S. ROOKE
A.H. KENT

Pour la Suede
CLAS NORDSTROM

Pour la Suisse :
SCHALLER

Pour la Tchecoslovaquie
JAN OBHLIDAL

Pour la Turquie
H. UGAN

Pour la Yougoslavie
V. NIKOLIC

ANNEXE I

(Articles 3 et 4)

Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer (RID) (Texte soumis à une procédure de révision spéciale)

ANNEXE II

(Article 6).

Letre de voiture en grande/petite vitesse.
(Voir texte en grec)

ANNEXE III

(Article 12)

ABSENCE OU DEFECTUOSITE D'EMBALLAGE
Déclaration générale

La gare de . . . . . du chemin de fer de . . . . . accepte au transport, sur ma demande, à partir de ce jour, les marchandises ci-après désignées que je lui remettrai pour être expédiées :
en grande vitesse *)
en petite vitesse *)
comme colis express *)
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .

Je reconnais que ces marchandises, lorsque le document de transport fait mention de la présente déclaration, sont remises au transport
sans emballage *)
sous l'emballage défectueux dont la description suit*):
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .

A . . . . . ., le 19
(Signature)

ANNEXE IVa

(Article 21)

MODIFICATIONS DU CONTRAT DE TRANSPORT ORDONNEES PAR L'EXPEDITEUR

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 tranport avec la lettre de voiture de grande/petite vitesse du . . . . . 19 à l'adresse de M . . . . . à . . . . . les modifications suivantes *) :

1o la rendre à l'expéditeur à la gare expéditrice;

2o l'arrêter en cours de route en attendant des ordres ultérieurs;

3o ajourner la livraison en attendant des ordres ultérieurs;

4o la livrer à M . . . . . à . . . . . ;

5o l'expédier en grande/petite virtesse à M . . . . . à . . . . . gare du chemin de fer de . . . . . ;

6o la retourner en grande/petite vitesse à la gare expeditrice à M . . . . . ;

7o ne la livrer que contre paiement d'un remboursement en chiffres en toutes lettres

8o la livrer contre paiement, non pas du remboursement indiqué dans la lettre de voiture, mais d'un remboursement
en chiffres en toutes lettres
de

9o la livrer sans recouvrer le montant du remboursement :

10o la livrer franco . . . . . .

A . . . . . ., le 19
(Signature)

*) Biffer les mentions qui ne conviennent pas

+ Indiquer ici la gare expéditrice

A la gare de . . . . . du chemin de fer de . . . . . .

Les ordres ci-dessus sont transmis pour exécution dans les conditions prévues à l'art. 23, § 1, de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM). Ils ont été reproduits sur le duplicata de la lettre de voiture, qui a été présenté par l'expéditeur. Le titre délivré à l'expéditeur pour le remboursement a été rectifié/retiré Cette déclaration se rèfére à l'envoi no ... acheminé dans le wagon no ... et à notre télégramme no .../ notre communication téléphonique du . . . . . .

A . . . . . ., le 19
LE CHEF DE GARE

ANNEXE IVb

(Article 22)

MODIFICATIONS DU CONTRAT DE TRANSPORT ORDONNEES PAR LE DESTINATAIRE

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

No d'expédition**)	No du wagon	Marques et numéros	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids en kg.

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

**) Seulement s'il est connu.

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 me laisser

---

laisser mon mandataire. M..... assister aux formalités douanières ou autres formalités administratives;

5o me laisser

---

laisser mon mandataire M..... accomplir les formalités douanières ou autres formalités administratives et procéder, s'il y a lieu, au paiement des droits de douane et autres frais****);

6o l'expédier en grande/petite vitesse à M..... .....à..... gare du chemin de fer de .....

A.....le.....19

(Signature)

==========

A la gare .....du chemin de fer de .....

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

A....., le 19

Le Chef de gare

ANNEXE V

(Article 58)

REGLEMENT RELATIF A L'OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER.

Article premier

§ 1. L'Office central des transports internationaux par chemins de fer siège à Berne, sous les auspices du Gouvernement suisse.

Le contrôle de son activité,tant sur le plan administratif que sur le plan financier, s'exerce dans le cadre établi par les dispositions de l'article 58 de la Convention et est confié à un Comité administrati:.

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 nommées pour cinq ans. Pour chaque période quinquenale, une Conférence diplomatique détermine, sur proposition du Comité administratif en fonction, la composition du Comité administratif, en tenant compte d'une équitable répartition géographique.

c) Si une vacance se produit parmi les Etats membres, le Comité administratif désigne lui-même un autre Etat contractant pour occuper le siège vacant.

d) Chaque Etat membre désigne, comme délégué au Comité administratif, une personne qualifiée en raison de son expérience des questions de transports internationaux.

e) Le Comité administratif établit son règlement intérieur et se constitue lui-même.

Il tient au moins une réunion ordinaire chaque année; il tient, en outre, des réunions extraordinaires lorsque trois Etats membres au moins en font la demande.

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 Comitéa. administratif tient compte plus particulièrement de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique.

c) Le Comité administratif approuve le budget annuel de l'Office central, en tenant compte des dispositions de l' article 2 ci-après, ainsi que le rapport annuel de gestion.

La vérification des comptes de l'Office central, qui a trait uniquement à la concordance des écritures et des pièces comptables, dans le cadre du budget, est exercée par le Gouvernement suisse, Celui-ci transmet ces comptes, avec un rapport, au Comité administratif.

Le Comité administratif communique aux Etats contractants, avec le rapport de gestion de l'Office central et le relevé des comptes annuels de celui-ci, les décisions, résolutions et recommandations qu'il est appelé à formuler.

d) Le Comité administratif adresse à chaque conférence de révision, au moins deux mois avant l'ouverture de celle-ci un rapport sur l'ensemble de son activité depuis la conférence précédente.

Article 2.

§ 1. Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longuer des lignes de chemins de fer ou des parcours auxquels s'applique la Convention. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses propotrionnellement 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 exeercice, par le

---

***) Biffer les mentions qui ne conviennent pas

****) Le destinataire ne peut donner cet ordre que s'il y est autorisé on vertu de l'article 15, § 1, lettre b).

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 ler 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 ler 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 adstention 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 recouvrés doivent, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et peuvent être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte est portée, dans un compte spécial, au débit des autres Etats contractants dans la proportion du nombre de kilomètres de lignes soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il 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 dépiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de cinq pour cent à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'a invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

Article 3.

§ 1. L'Office central publie un bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les études qu'il jugerait utile d'y insérer.

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

Article 4.

§ 1. Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'entreprise créancière à l'Office central pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent ou, si les parties en font la demande, devant le tribunal arbitral prévu à l'article 61 de la Convention (Annexe X).

§ 3. Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice est tenue de verser à l' Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu' à décision au fond par le juge compétent ou par le tribunal arbitral prévu à l'article 61 de la Convention (Annexe X).

§ 4. Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas donné suite, dans la quinzaine, aux injonctions de l'Office central, il lui est adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

§ 5. Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse à l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport un avis motivé en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. Si l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

Article 5.

Il est perçu une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant de l'activité prévue à l'article 58, § 1, lettres d) à f), de la Convention. Le montant de cette rémunération est fixé par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central.

ANNEXE VI

(Article 69, § 3, 4)

STATUT RELATIF A LA COMMISSION DE REVISION ET AUX CMMISSIONS D'EXPERTS

Article premier

Les Gouvernements des Etats contractants communiquent leurs propositions concernant les objets entrant dans la compétence des Commissions, à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, qui les porte immédiatement à la connaissance des autres Etats contractants.

Article 2.

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

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

Article 3.

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

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

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

Article 4.

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

Le Directeur et le Vice-directeur de l'Office central prennent part aux séances des Commissions avec voix consultative.

Article 5.

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

a) d'Etats non contractants,

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

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

Article 6.

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

Article 7.

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

Article 8.

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

Article 9.

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

Une proposition n'est adoptée que si:

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

b) elle a réuni la majorité des suffrages exprimés, ceux ci ne comprenant pas les abstentions.

Article 10.

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

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

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

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

Article 11.

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

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

ANNEXE VII

(Article 60, § 1)

REGLEMENT INTERNATIONAL CONCERNANT LE TRANSPORT DES WAGONS DE PARTICULIERS (RIP)

(Texte soumis à une procédure de révision spéciale)

ANNEXE VIII

(Article 60, § 2)

REGLEMENT INTERNATIONAL CONCERNANT LE TRANSPORT DES CONTAINERS (RICo)

(Texte soumis à une procédure de révision spéciale)

ANNEXE IX

(Article 60, § 3)

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

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

a) la désignation des gares expéditrice et destinataire ;

b) le nom et l'adresse de l'expéditeur et du destinataire ;

c) le nombre des colis, la description de l'emballage et la désignation de la nature des marchandises ;

d) la désignation des documents joints pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives.

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

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

§ 6. Les tarifs peuvent aussi prévoir des dérogations aux dispositions de la présente Convention autres que celles qui sont spécifiées ci-dessus ; il ne peut toutefois pas être apporté de dérogations aux dispositions des articles 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33, et 37 à 47 inclus de ladite Convention.

En tant que les prescriptions qui précèdent et celles des tarifs ne s'y opposent pas, les dispositions de la présente Convention sont applicables au transport des colis express.

ANNEXE X

(Article 61)

REGLEMENT 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.

§ I. 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 arditre 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 arditres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste.

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

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

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 dût;

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.

CONVENTION INTERNATIONALE
concernant

le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer

(C.I.V.)

signée à Berne le 25 février 1961

Publication de l'Office central des transports internationaux par chemins de der, à Berne

LES PLENIPOTENTIAIRES SOUSSIGNES.

ayant reconnu la nécessité de réviser la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer, signée à Berne le 25 octobre 1952, ont résolu, en conformité de l'article 66 de ladine Convention, de conclure une nouvelle Convention à cet effet et sont convenus des articles suivants :

Titre premier.

Objet et portée de la Convention.

Article premier.

Chemins de fer et tarnsports auxquels s'spplique la Convention.

§ 1. La présente Convention s'applique, sous réserve des exceptions prévues aux paragraphes suivants, à tous les transports de voyageurs et de bagages avec des titres de transport internationaux pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et effectués exclusivement sur des lignes inscrites dans la liste établie conformément à l'article 59.

§ 2. Les transports dont la gare [1] 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 intéressées ont conclu des accords en vertu desquels ces transports ne sont pas considérés comme internationaux.

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

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

Article 2.

Dispositions relatives aux transports mixtes.

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

§ 2. Les entreprises de ces lignes sont soumises à toutes les obligations imposées et sont investies de tous les droits reconnus aux chemins de fer par la présente Convention, sous réserve des dérogations résultant nécessairement des modalités differentes 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 transports autres que ceux qui sont définis au § 1, les chemins de fer peuvent établir, en commun avec les entreprises de transport intéressées, des dispositions tarifaires appliquant un régime juridique différent de celui de la présente Convention, afin de tenir compte des particularités de chaque mode de transport. Ils peuvent, dans ce cas, prescrire l'emploi d'un titre de transport autre que celui qui est prévu par la présente Convention.

Article 3.

Obligation pour le chemin de fer de transporter.

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

a) le voyageur se conforme aux prescriptions de la présente Convention et du tarif international;

b) le transport soit possible avec les moyens ordinaires de transport;

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

§ 2. Lorsque l'autorité compétente a décidé que le service sera supprimé ou suspendu en totalité ou en partie, les mesures prises à cet effet doivent être sans délai portées à la connaissance du public et des chemins de fer, à charge pour ceux-ci d'en informer les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

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

TITRE II.

DU CONTRAT DE TRANSPORT.

CHAPITRE PREMIER.

Transport des voyageurs.

Article 4.

Droit au transport

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

Article 5.

Billets.

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

§ 2. Les mentions suivantes sont obligatoires sur les billets, sauf exceptions prévues dans les tarifs :

a) l'indication des gares de départ et de destination;

b) l'itinéraire; si l'emploi de différents itinéraires ou moyens de transport est permis, cette faculté doit être mentionnée;

c) la catégorie de train et la classe de voiture;

d) le prix de transport ;

e) le jour où commence la validité;

f) la durée de validité.

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

§ 4. Les carnets de coupons délivrés sur la base d'un tarif international constituent un titre de transport unique au sens de la présente Convention.

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

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

Article 6.

Réduction de prix pour les enfants

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

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

---

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

voitures ou de certaines trains et sans préjudice de l'arrondissement des sommes effectué conformément aux régles de l'administration d'émission du billet.

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

§ 3. Les tarifs peuvent toutefois prévoir des limites d'âge différentes de celles qui figurent aux §§ 1 et 2, en tant que ces limites ne seront inférieures ni à l'âge de quatre ans révolus, en ce qui concerne la gratuité de transport visée au § 1, ni à dix ans révolus dans le cas d'application des prix réduits visés au § 2.

Article 7.

Durée de validité des billets.

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

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

Article 8.

Attribution et location des places

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

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

Article 9.

Arrêts aux gares intermédiaires.

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

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

§ 3. Le voyageur qui a interrompu son voyage ne peut le reprendre qu'à la gare d'interruption ou à une gare située sur le parcours non encore effectué.

Article 10.

Changement de classe ou de train.

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

Article 11.

Voyageur sans billet valable.

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

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

§ 3. Le voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix du voyage ou de la surtaxe peut 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 condition

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

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

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

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

Article 13.

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

§ 1. Les voyageurs sont autorisés à prendre gratuitement avec eux dans les voitures des objets faciles à porter (colis à main). Chaque voyageur ne dispose pour ses colis à main que de l'espace situé au-dessus et au-dessous de la place qu'il occupe.

Cette règle est applicable par analogie lorsque les voitures sont d'un type spécial, notamment lorsqu' elles comportent une soute à bagages.

§ 2. Ne peuvent être introduits dans les voitures :

a) les matières et objets exclus du transport comme bagages en vertu de l'article 17, lettre a), sauf exceptions prévues dans les tarifs; toutefois, les voyageurs qui, dans l'exercice d'un service public ou moyennant une autorisation légale ou administrative, portent une arme à feu, sont autorisés à prendre avec eux des munitions sans dépasser la plus faible des limites fixées par les règlements en vigueur sur les territoires empruntés; il est permis aux gardes accompagnant des prisonniers et voyageant avec ceux-ci dans des voitures ou compartiments spéciaux de prendre avec eux des armes à feu chargées;

b) les objets de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs ou à causer un dommage;

c) les objets que les prescriptions de douane ou d' autres autorités administratives ne permettent pas d'introduire dans les voitures;

d) les animaux vivants. Les petits animaux enfermés dans des cages, ou paniers ou autres emballages appropriés, les petits chiens, même non enfermés, sont cependant admis, pourvu que les dits animaux ne puissent incommoder les voyageurs par leur odeur, leur bruit ou de quelque autre manière, que les prescriptions de police des différents Etats ne s'y opposent pas,

qu'aucun voyageur n'y fasse objection et que ces animaux puissent être portés sur les genoux ou placés comme les colis à main.

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

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

§ 4. Les employés du chemin de fer ont le droit de s'assurer, en présence du voyageur, de la nature des objets introduits dans les voitures, quand il existe des motifs sérieux de présumer une contravention aux dispositions du § 2, à l'exception de celles qui concernent le § 2, lettre c).

§ 5. La surveillance des objets et des animaux que le voyageur prend avec lui dans la voiture lui incombe, sauf quand il ne peut l'exercer du fait qu'il se trouve dans une voiture du type spécial visé au § 1.

Il est responsable de tout dommage causé par les objets ou les animaux qu'il prend avec lui dans la voiture, à moins qu'il ne prouve que les dommages ont été causés par une faute du chemin de fer.

Article 14.

Trains. Horaires.

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

§ 2. Les chemins de fer sont tenus d'afficher dans les gares, en temps utile, les heures de départ des trains et de donner aux voyageurs la possibilité de se renseigner sur l'horaire des trains de leurs propres lignes. Ces horaires doivent indiquer la catégorie des trains, les classes de voiture, les conditions d'admission des voyageurs et les heures de départ des trains; pour les gares de transit suffisamment importantes et les gares terminus, ils doivent indiquer aussi les heures d'arrivée, de même que les principales correspondances de trains.

Article 15.

Correspondances manquées. Suppressions de trains.

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

CHAPITRE II.

Transport des bagages.

Article 16.

Objets admis au transport.

§ 1. Sont admis au transport comme bagages les objets contenus dans des malles, paniers, valises, sacs de voyage, boîtes à chapeaux et autres emballages de ce genre, ainsi que les emballages eux-mêmes.

§ 2. Sont en outre admis au transport comme bagages, même sans emballage, s'ils se prêtent au transport sans emballage :

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

b) les voitures d'enfants;

c) les instruments de musique portatifs;

d) les instruments professionnels, y compris le matériel pour représentations d'artistes, pourvu que leur conditionnement, leur volume et leur poids permettent de les charger et de les placer rapidement dans les fourgons;

e) les engins de sport;

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

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

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

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

Article 17.

Objets exclus du transport.

Sont exclus du transport comme bagages :

a) les matières et objets dangereur, notamment les armes chargées, les matières et objets explosibles et inflammables, les matières comburantes, vénéneuses, radioactives, corrosives ainsi que les matières répugnantes ou susceptibles de produire une infection;

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

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

Les tarifs peuvent admettre au transport comme bagages, dans des conditions déterminées, certaines matières et certains objets qui en sont exclus sous lettre a).

Article 18.

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

§ 1. Le détenteur du bulletin de bagages est responsable de l'observation des prescriptions des articles 16 et 17; il supporte toutes les conséquences d'une infraction à ces prescriptions.

§ 2. Si les lois ou règlements de l'Etat sur le territoire duquel le fait se produit ne l'interdisent pas, le chemin de fer a le droit, en cas de présomption grave de contravention, de vérifier si le contenu des bagages répond aux prescriptions. Le détenteur du bulletin est appelé à assister à la vérification; s'il ne se pré-

sente 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 occassionnés par la vérification doivent être payés par le détenteur du bulletin de bagages.

§ 3. En cas d'infraction aux dispositions des articles 16 et 17, le détenteur du bulletin de bagages doit payer une surtaxe sans préjudice du supplément de prix de transport et, s'il y a lieu, des indemnités pour le dommage.

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

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

b) à raison de deux francs, avec un minimum de perception de quatre francs, dans tous les autres cas d'infraction aux dispositions des articles 16 et 17.

Article 19.

Emballage et conditionnement des bagages.

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

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

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

Article 20.

Enregistrement et transport des bagages.

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

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

Si les tarifs le prévoient, le voyageur peut, pendant la durée de validité de son billet, faire enregistrer des bagages ou bien directement pour le parcours total de la gare de départ jusqu'à la gare d'arrivée, ou bien pour des fractions quelconques du parcours total.

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

§ 2. Le prix du transport des bagages doit être payé lors de l'enregistrement.

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

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

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

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

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

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

Article 21.

Bulletin de bagages

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

§ 2. Les bulletins de bagages délivrès pour les transports internationaux doivent être établis conformément au formulaire dont le modèle est prévu à l'Annexe I à la présente Convention et comporter les mentions suivantes :

a) l'indication des gares de départ et de destination ;

b) l'itinéraire ;

c) le jour de la remise et le train pour lequel cette remise à été effectuée ;

d) le nombre des billets, sauf si les bagages ont été remis au transport sans présentation d'un billet;

e) le nombre et le poids des colis ;

f) le montant du prix de transport et des autres frais ;

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

Les tarifs peuvent prévoir, pour certains tratics ou pour certains envois, des dérogations quant à la forme et au contenu bu bulletin de bagages.

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

Article 22.

Déclaration, d'intérêt à la livraison.

§ 1. Tout transport de bagages peut faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, inscrite sur le bulletin de bagages comme il est indiqué à l'article 21, § 2, lettre 9).

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

§ 2. La taxe d'intérêt à la livraison est fixée par les tarifs internationaux.

Article 23.

Livraison.

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

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

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

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

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

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

§ 7. Pour le surplus, la livraison est soumise aux lois et réglements en vigueur sur le chemin de fer chargé de la livraison.

CHAPITRE III

Dispositions communes au transport des voyageurs et des bagages

Article 24.

Tarifs. Accords particuliers.

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

§ 2. La publication des tarifs n'est obligatoire que dans les Etats dont les chemins de fer participent à ces tarifs comme réseaux de départ ou d'arrivée. Les tarifs et leurs modifications entrent en vigueur à la date indiquée lors de leur publication. Les majorations de tarifs et autres dispositions qui auraient pour effet de rendre plus rigoureuses les conditions de transport prévues par ces tarifs n'entrent en vigueur que six jours au plus tôt après leur publication.

Les modifications apportées aux prix et frais accessoires prévus dans les tarifs internationaux pour tenir compte des fluctuations de change ainsi que les rectifications d'erreurs manifestes entrent en vigueur le lendemain de leur publication.

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

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

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

Des réductions de prix peuvent être acordées soit pour le service du chemin de fer, soit pour le service des administartions publiques, soit aux oeuvres de bienfaisance, d'éducation et d' instruction.

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

Article 25.

Formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives

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

Article 26.

Restitutions et paiements supplémentaires.

§ 1. Lorsqu'un voyageur n'a pas commencé son voyage, il a droit, contre remise du billet, à la restitution du prix payé pour celui-ci.

§ 2. Lorsqu'un billet n'a été utilisé que sur une partie du parcours, le voyageur a droit, contre remise du billet, à la restitution de la différence entre le prix payé et celui qu'il aurait acquitté pour le parcours effectué.

§ 3. Lorsque, par suite du manque de place dans la classe pour laquelle il a été délivré, un billet a été utilisé dans une classe inférieure à celle qui y est indiquée, il est remboursé, contre remise du billet, la différence entre le prix du billet payé et le prix du billet pour la classe utilisée.

§ 4. Le chemin de fer a le droit d'exiger du voyageur toute justification utile à l'appui de chaque demande de restitution.

Pour les cas prévus au § 2, le voyageur doit, en particulier, présenter une attestation qui lui est délivrée, sur sa demande , par le gare intermediaire intéressée.

Pour les cas prévus au § 3, le voyageur doit, en particulier, présenter une attestation du chemin de fer établissant qu'il a, sur le parcours considéré, pris place dans un compartiment d'une classe inférieure à celle à laquelle son billet lui donnait droit.

§ 5. Sont exclus de la restitution : les impôts, les suppléments payés pour les places reservées, les frais de confection et les commissions pour la vente des billets, sauf si le voyageur n'a pu commencer son voyage ou le poursuivre en raison du retard ou de la suppression d'un train ou d'une interruption du service.

Sont déduits du montant de la restitution : un droit de 10 % avec minimum de 0 fr. 50 et maximum de 3 fr. par billet, ainsi que, s'il y a lieu, les frais d'envoi; cette déduction n'est toutefois pas opérée si, dans le cas prévu au § 1, le billet est restitué le jour même de son émission au bureau qui l'a délivré, non plus que dans le cas ou le vagage n'a pu être effectué ou poursuivi en raison du retard ou de la suppression d'un train ou d'une interruption du service.

§ 6. Lorsqu'il s'agit de billets à prix réduit ou de billets qui ne sont valables que conjointement avec des tickets garde – place, le tarifs peuvent exclure la restitution ou la subordonner à certaines conditions; les billets à prix réduit pour enfants, délivrés en vertu de l'article 6, ne sont pas considérés comme billets à prix réduit au sens de la présente disposition.

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

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

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

§ 8. Les tarifs peuvent contenir des dispositions autres que celles qui précèdent, pourvu qu'il n'en résulte pas une aggravation de la situation du voyageur.

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

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

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

§ 12. Pour le calcul du trop – perçu à rembourser par le chemin de fer ou du moins – perçu à verser par le voyageur, est applicable le cours du change officiel du jour auquel le prix de transport a été perçu; si le paiement en est effectué dans une monnaie autre que la monnaie de perception, le cours applicable est celui du jour où a lieu ce paiement.

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

Article 27.

Contestations.

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

Titre III

RESPONSABILITE. ACTIONS.

CHAPITRE PREMIER

Responsabilité.

Article 28.

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

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

§ 2. Le chemin de fer n'est responsable, en ce qui concerne les colis à main et les animaux dont la surveillance incombe au voyageur en vertu de l'article 13, § 5, que des dommages causés par sa faute.

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

Article 29.

Responsabilité collective des chemins de fer pour les bagages

§ 1. Le chemin de fer qui a accepté des bagages au transoprt 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 chenin 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 resultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre des bagages ou des circonstance que le chemin de fer ne pouvait pas eviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3. Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité, lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à la nature spéciale du bagage, à l'absence ou à la défectuosité de l'emballage ou du fait que des objets exclus du transport ont été néanmoins expédiés comme bagages.

Article 31.

Charge de la preuve.

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

§ 2. Lorsque le chemin de fer établit que, eu égard aux circonstances de fait, la parte 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 la'yant droit, lorsque son domicile est connu ou peut être découvert.

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

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

Article 33.

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

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

a) si le montant du dommage est prouvé :

Une somme égale à ce montant sans qu'elle puisse toutefois excéder 40 francs par kilogramme de poids brut manquant;

b) si le montant du dommage n'est pas prouvé:

Une somme calculée à forfait à raison de 20 francs par kilogramme de poids brut manquant.

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

Article 34.

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

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

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser :

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

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

Article 35.

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

§ 1. En cas de retard à la livraison et si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, le chemin de fer est tenu de payer une indemnité fixée à vingt centimes par kilogramme de poinds 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 quadruplé 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 lieur, pour la partie non perdue.

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

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

§ 4. En cas de retard à la livraison d'automobiles, de remorques et de motocyclettes avec side-car transportées comme bagages, le chemin de fer n'est tenu de payer une indemnité que si un dommage a été prouvé; le prix de transport constitue l'indemnité maximum.

Article 36.

Montant de l'indemnité en cas de déclaration d'intrérêt 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 touts les cas où le retard à la livraison, la perte totale ou partielle ou l'avarie des bagages ont pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, celui-ci doit complétement indemniser l'ayant droit pour le préjudice prouvé. En cas de faut lourde, la responsabilité est, toutefois, limitée au double des maxima prévus aux articles 33, 34, 35 et 36.

Article 38.

Intérêts de l'indemnité. Restitution des indemnités.

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

§ 2. Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

Article 39.

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents.

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

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

Article 40.

Exercice d'actions extracontractuelles.

Dans les cas prévus à l'article 30, § 1, toute action en responsabilité à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les contitions et limites prévues par la présente Convention.

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

CHAPITRE II.

Réclamations administratives. Actions judiciaires. Procédure et prescription.

Article 41.

Réclamations administratives

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

2. Les 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 éxiger la restitution des billets ou des bulletins de bagages.

Article 42.

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

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

Article 43.

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

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

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

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

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

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

Article 44.

Compétence

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

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

Article 45.

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

§1. Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le chemin de fer ou lorsque l'ayant droit en allégue l'existence, le chemin de fer est tenu de dresser, sans délai et si possible en présence de cet ayant droit, un procés-verbal constantat, 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 procés-verbal doit être remise gratuitement à l'ayant droit s'il le demande.

§2. Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procés-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 réglements 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, le donner la description aussi exacte que possible des colis perdus.

Article 46.

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

§1. La réception des bagages par l'ayant droit éteint toute action née du contrat de 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 45 ;

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

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

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 45 soit faite par l'ayant droit ; lorsque ce délai doit prendre fin un dimanche ou un jour férié légal, son expiration est reportée au premier jour ouvrable suivant ;

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

Article 47.

Prescription de l'action née du contrat de transport.

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

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

a) de l'action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol ;

b) de l'action fondée sur un cas de fraude.

§ 2. La prescription court :

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

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 rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces, sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

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

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

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

CHAPITRE III.

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

Article 48.

Règlement des comptes entre chemins de fer.

Tout chemin de fer est tenu de payer aux chemins de fer intéressés la part qui leur revient sur un prix de transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser.

Article 49.

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

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

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

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

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

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

Article 50.

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

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

Article 51.

Procédure de recours.

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

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

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

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

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

Article 52.

Compétence pour les recours.

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

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

Article 53.

Accords au sujet les recours.

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

TITRE IV.

DISPOSITIONS DIVERSES.

Article 54.

Application du droit national.

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

Article 55.

Règles générales de procédure.

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

Article 56.

Exécution des jugements. Saisies et cautions.

§ 1. Lorsque les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent, en vertu des dispositions de la présente Convention, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des au-

tres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat intéressé. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

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

§ 2. Les créances engendrées par un transport international, au profit d'un chemin de fer sur un chemin de fer qui ne relève pas du même Etat que le premier, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat duquel relève le chemin de fer titulaire des créances saisies.

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

Les wagons de particuliers ainsi que les objets de toute nature servant au transport, contenus dans ce matériel et appartenant au propriétaire du wagon, ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un teritoire autre que celui de l'Etat du domicile du propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat.

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

Article 57.

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

§ 1. Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention ou ses annexes sont considérées comme se rapportant au franc or d'un poids de 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 sommes exprimées en unités monétaires étrangères, qui sont payées en monnaie du pays (cours de conversion).

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

Article 58.

Office central des transports internationaux par chemins de fer.

§ 1. Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il est institué un Office central des transports internationaux par chemins pe 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 sécurite des rapports des chemins de fer entre eux;

d) de tenter, à la demande d'un des Etats contractants ou d'une des entreprises de transport dont les lignes sont inscrites sur la liste des lignes prévue à l' article 59, la conciliation, soit en prêtant ses bons offices ou sa médiation, soit de toute autre manière, en vue de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention ;

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

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

g) d'instruire les demande de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Coférences prévues à l'article 68, quand il y a lieu.

§ 2. Un règlement spécial constituant l'Annexe II à la présente Convention détermine le siège ,la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action. Il en détermine en outre les conditions de fonctionnement et de surveillance.

Article 59.

Liste des lignes soumises à la Convention.

§ 1. L'Office central prévu à l'article 58 est chargé d'établir et de tenir à jour la liste des lignes soumises à la présente Convention A cet effet. il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette ou à la radiation des lignes d'un chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnees à l'article 2.

§ 2. L'entrée d'une ligne nouvelle dans le service des transports internationaux n'a lieu qu'un mois aprés 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 trouver plus en situation de satisfaire aux obligations imposées par la Convention.

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

Article 60.

Dispositions complémentaires.

Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains chemins de fer participants publient pour l'exécution de la Convention sont communiquées par eux à l'Office central.

Ces dispositions complémentaires peuvent être mises en vigueur sur les chemins de fer qui y ont adhéré, dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat, sans pouvoir portor dérogation à la présente Convention.

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

Article 61.

Règlement des différends par voie d'arbitrage.

§ 1. En tant qu'ils ne peuvent être réglés par les parties elles-mêmes, les litiges ayant pour objet l'interpretation ou l'application de la Convention, valable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel, et des dispositions complémentaires édictées par certains Etats contractants peuvent, à la demande des parties, être soumis à des tribunaux arbitraux dont la composition et la procédure font l'objet de l'Annexe IV à la présente Convention.

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

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

a) sans préjudice du réglement de differends 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 soito applicable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel;

b) des litiges entre entreprises de transport;

c) des litiges entre entreprises de transport et usagers;

d) des litiges entre usagers.

§ 4. La mise en oeuvre de la procédure arbitrale a, quant à la suspension et à l'interruption de la prescription de la créance litigieuse, le même effet que l'ouverture de l'action le tribunal ordinaire.

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

TITRE V.

Dispositions exceptionneles.

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 qui sont prévues à l'article 30.

Le transporteur ne peut s'en prévaloir que s'il fait la preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement des bagages à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

Ces causes d'exonération sont les suivantes :

a) actes, negligence 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 le 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 reception, 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 prépposés ;

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 bageges.

Lorsque le transporteur fait valoir les causes d'exo nération 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 celle qui est prévue sous lettre a).

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

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

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

Les bagages en cours de transport ne seront pas affectés par lesdites mesures.

Article 63.

Responsabilité en cas d'accidents nucléaires.

Le chemin de fer est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu de la présente Convention, lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et que, en vertu des prescriptions spéciales en vigueur dans un Etat contractant réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installaction nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

TITRE VI.

Dispositions finales.

Article 64.

Signature.

La présente Convention, dont les Annexes font partie intégrante, demeure ouverte jusqu' au 1er mai 1961 à la signature des Etats qui ont été invités à se faire représenter à la Conférence ordinaire de révision.

Article 65.

Ratifications. Mise en vigueur

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de tarification 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 66.

Adhésion à la Convention

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

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

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

§ 3. Toute admission produit ses effets un mois après la date de l'avis envoyé par le Gouvernement suisse, ou si, à l'expiration de ce délai, la Convention n'est pas encore en vigueur, à la date de la mise en vigueur de celle-ci.

Article 67.

Durée de l'engagement des Etats contractants

§ 1. La durée de la présente Convention estillimitée. 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 68.

Révision de la Convention.

§ 1. Les délégués des Etats contractants se réunissent pour la révision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur de la présen 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 mentionées 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 viguer de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une conférence de révision emporte abrogation de la Convention antérieure même à l' égard des Etats contractants qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

§ 3. Dans l'intervalle des conférences de révision, les articles 5, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 27, 48, 49, 50, 53 et les Annexes I et IV peuvent être modifiés par une Commission de révision. L'organisation et le fonctionnement de cette Commission font l' objet de l'Annexe III à la présente Convention.

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

Article 69.

Textes de la Convention. Traduction officielles.

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

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

En cas de divergence, le texte français fait foi.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

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

Pour l'Autriche
Dr. KREMPLER

Pour la Belgique
F. SEYNAEVE

Pour la Bulgarie
S. DRAGOMIROV

Pour le Danemark
TH. JENSEN

Pour l'Espagne
MARQUIS de MIRAFLORES

Pour la Finlande
OSMO ORKOMIES

Pour la France
E. DENNERY

Pour la Grèce
A. HART — SOUTZOS

Pour la Hongrie
SKONDA ODON

Pour l'Italie
LUIGI BRANCA

Pour le Liban
RAIF ABILLAMA

Pour le Liechtenstein
A. HILBE

Pour le Luxembourg
A. CLEMANG

Pour la Norvège
HENR. A. BROCH

Pour les Pays - Bas
H. E. SCHEFFER

Pour le Royaume en Europe
Pour la Pologne
BATKOWSKI
Pour le Portugal
MARIO DIAS TRIGO
Pour la Roumanie
G. NISTORAN
Pour le Royaume Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord
J. S. ROOKE
A. H. KENT

Pour la Suède
CLAS NORDSTROM
Pour la Suisse
SCHALLER
Pour la Tchecoslovaquie
JAN OBHLIDAL
Pour la Turquie
H. UGAN
Pour la Yougoslavie
V. NIKOLIC

ANNEXE I
(Article 21)

FORMULAIRE DU BULLETIN DE BAGAGES

Le formulaire comprend trois feuilles du modèle ci-après. Les administrations de chemins de fer déterminent celles de ces feuilles qui sont remplies par décalque.

1er feuille

No .....

Transport international de bagages

..... ¢

(Nom de l'administration du chemin de fer)

Souche du bulletin de bagages

de .....
via .....
.....

Date .... 19.....	Nombre de billets	Nombre des colis bagages	Poids réel kg	Prix de transport des bagages		
				Calcul de la taxe par unité de 10 kg	sans franchise de bagages pour .. kg	.....
					avec franchise de bagages pour .....kg	.....
Train No				.....		.....
				*)		.....
.....	en chiffres	en lettres		Intérêt à la livraison		.....
.....	Frais accessoires					.....
	Taxe totale					.....

*) Les Chemins de fer pouvent compléter cette rubrique selon leurs besoins.

ANNEXE I
(Article 21)

2e feuille

No ..... Transport international de bagages ..... ₵

(Nom de l'administration du chemin de fer)

Feuille de route

de ..... à .....
via .....
.....

Date 19	Nombre de billets	Nombre des colis bagages	Poids réel kg	Prix de transport des bagages		
				Calcul de la taxe par unité de 10kg	sans franchise de bagages pour ...kg avec franchise de bagages pour .....kg	....
Train No					..... *)	....
.....	en chiffres	en lettres			Intérêt à la livraison	.....
					Frais accessoires	.....
					Taxe totale	.....

*) Les chemins de fer peuvent compléter cette rubrique selon leurs besoins.

ANNEXE I
(Article 21)

3e feuille, recto

No ..... Transport international de bagages ..... ₵

(Nom de l'administration du chemin de fer)

Bulletin de bagages

de ..... à .....
via .....
.....

Date 19	Nombre de billets	Nombre des colis bagages	Poids réel kg	Prix de transport des bagages		
				Calcul de la taxe par unité de 10kg	sans franchise de bagages pour ....kg avec franchise de bagages pour ...kg	....
Train No					..... *)	....
.....	en chiffres	en lettres			Intérêt à la livraison	.....
					Frais accessoires	.....
					Taxe totale	.....

Voir au verso

*) Les chemins de fer peuvent compléter cette rubrique selon leurs besoins.

3e feuille, verso.

Le présent transport est soumis au régime de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV), ainsi qu'aux conditions des tarifs qui lui sont applicables.

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

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

ANNEXE II
(Article 58)

REGLEMENT RELATIF A 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 administratifque sur le plan financier, s'éxerce dans le cadre établi par les dispositions de l'article 58 de la Convention et est confié à un Comité administratif.

A cet effet, le Comité administratif.

a) veille à la bonne application par l'Office central des Conventions ainsi que des autres textes issus des contérences de révision et préconise, s'il y a lieu' les mesures propres à faciliter l'application de ces Conventions et textes;

b) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat contractant ou par le directeur de l'Office.

§ 2. a) Le Comité administratif se réunit à Berne. Il se compose de neuf membres, choisis parmi les Etats contractants.

b) La Confédération suisse dispose d'un siège permanent dans le Comité, dont elle assume la présidence. Les autres Etats membres sont nommés pour cinq ans. Pour chaque période quinquenale, une Conférence diplomatique détermine, sur proposition du Comité administratif en fonction la composition du Comité administratif, en tenant compt d'une équitable répartition géographique.

c) Si une vacance se produit parmi les Etats membres le Comitét administratif désigne lui même un autre Etat contractant pour occuper le siège vacant.

d) Chaque ïEtat membre désigne, comme délégué au Comité administratif, une personne qualifiée en raison de son expériences 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 rèunions 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 celui-ci, les décisions, résolutions et recommandations qu'il est appelé à formuler.

d) Le Comité administratif adresse à chaque conférence de révision, au moins deux mois avant l'ouverture de celle-ci, un rapport sur l'ensemble de son activité depuis la conférence précédente.

Article 2.

§ 1. Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de chemins de fer ou des parcours auxquels s'applique la Convention. 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 aprobation 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 Eatat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

§ 3. Les montants non recouvrés doivent, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et peuvent être répartis sur quatre exercises. 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 transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'entreprise créancière à l'Office central pour qu' il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent ou, si les parties en font la demande, devant le tribunal arbitral prévu à l'article 61 de la Convention (Annexe IV).

§ 3. Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice est tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent ou par le tribunal arbitral prévu à l' article 61 de la Convention (Annexe IV).

§ 4. Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas donné suite, dans la quinzaine, aux injonctions de l' Office central, il lui est adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

§ 5. Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse à l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. Si l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non – paiement il ne croit pas devoir faire rayer de la liste cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

Article 5.

Il est perçu une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant de l'activité prévue à l'article 58, § 1, lettres d) à f), de la Convention. Le montant de cette rémunération est fixé par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central.

ANNEXE III.

(Article 68 § 3)

STATUT RELATIF A LA COMMISSION DE REVISION

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 interantionaux 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 son avisés des sessions de la Commission deux mois à l'avance. L'avis doit indiquer exactement les questions dont l'inscription à l' ordre du jour est demandée.

Article 3.

Tous les Etats contractants peuvent prendre part aux travaux de la Commission.

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

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

Article 4.

L'Office central instruit les questions à traiter et assume le service du secrétariat de la Commission.

Le Directeur et le Vice-directeur de l'Office central prennent part aux séances de la Commission avec voix consultative.

Article 5.

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

a) d'Etats non contractants,

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

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

Article 6.

La Commission est valablement constituée lorsqu'un tiers de 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 tra-

duits immédiatement de vive voix et en substance. Le texte des propositions et les comminications du président sont traduits in extenso.

Article 9.

Le vote a lieu par délégation et, sur démande, 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 réprésentées à la Commission,

b) elle a réuni la majorité des suffrages exprimés, ceux-ci ne comprenant pas les abstentions.

Article 10.

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

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

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

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

Article 11.

Pour faciliter les travaux, la Commission peut constituer des sous – commissions; elle peut aussi constituer des sous– commissions chargées de préparer pour une session ultérieure des questions déterminées.

Chaque sous – commission désigne un président, un vice-président et, si le desoin 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 IV

(Article 61)

REGLEMENT 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 dun commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, selon le cas, lequel préside le tribunal arbitral.

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

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

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

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

Article 3.

Compromis.

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

a) l'objet que 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 revision 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.

Protocole additionnel

aux Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV), signées à Berne le 25 février 1961.

LES PLENIPOTENTIAIRES SOUSSIGNES sont convenus desedispositions ci–après :

I.

1o. Les Etats qui n'ont pas signé les Conventions du 25 octobre 1952 et du 25 fevrier 1961, ou les parties territoriales de tels Etats et sur les lignes de chemins de fer desquels les Conventions du 25 octobre 1952 sont appliquées, peuvent notifier au Gouvernement suisse qu'ils ont adopté par voie de législa-

tion interne, les dispositions des Conventions de 1961 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 1961 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 cas contraire, à partir de la date de leur entrée en vigueur.

b) Le Gouvernement suisse constate la date de réception de la notification et la communique aux Etats parties aux Conventions de 1961 ainsi qu'aux Etats ou parties territoriales d'Etats ayant fait usage de la faculté visée sous 1o.

c) Les Etats ou les parties territoriales d'Etats mentionnés sous 1o ont les mêmes droits et obligations que les Etats qui ont ratifié les Conventions de 1961 ou qui y ont adhéré, sous réserve

que leur participation aux conférences et aux sessions des Commissions soit assurée par des délégués et experts des administrations ferroviaires, ayant voix consultative ; leur avis sur les proposition est exprimé séparément et noté dans les procès-verbaux ;

que, jusqu'à l'adoption d'une nouvelle réglementation, ils n'exercent pas le drioit d'opposition prévu à l'article 69, §§ 3 et 4, de la CiM et à l'article 68, § 3, de la CIV et qu'ils ne soient pas tenus d'observer les décisions des Etats contractants relatives à l'introduction de nouvelles règles, mais qu'ils puissent décider d'une manière autonome de l'adoption de ces règles, ainsi que de leur introduction par voie de législation interne et de leur application conformément à leurs dispositions constitutionnelles.

3o Il ne suffit pas, pour l'application des dispositions du chapitre I du présent Protocole additionnel, qu'un seul des Etats ou parties territoriales d'Etats entrant en ligne de compte déclare vouloir faire usage de l'offre des Etats signataires contenue sous chiffre 1o.

Les déclarations faites conformément au chiffre 1o doivent être concordantes ; elles lient chaque Etat ou partie territoriale d'Etat entrant en ligne de compte, sans préjudice des dispositions de l'article 68 de la CIM et de l'article 67 de la CIV.

II

1o Afin de rendre obligatoires pour l'usager, selon le droit du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, les prescriptions des Conventions de 1961 en ce qui concerne les lignes des parties territoriales d'Etats non signataires ou non adhérents, le Gouvernement du Royaume-Uni, par dérogation aux dispositions de ces Conventions, est habilité à insérer, pour le trafic en provenance du Royaume-Uni, une référence au présent Protocole additionnel dans les formules imprimées de la lettre de voiture (CIM) du billet international et du bulletin de bagages (CIV).

2o Compte tenu du fait qu'au Royaume-Uni, la législation relative aux transports ne comporte aucune obligation de publier les tarifs, ni de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme, il est admis que

a) les dispositions de la CIM ne s'appliquent pas dans le Royaume-Uni si elles comportent une obligation de publier des tarifs et de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme,

b) les prix de transport et les frais accessoires que le chemin de fer est autorisé à percevoir au Royaume-Uni y sont applicables au trafic international soumis à la CIM.

3o Jusqu' à la conclusion et l'entrée en vigueur d'un appendice spécial à l'Annexe I à la CIM contenant les prescriptions dérogatoires reletives au trafic fer-mer des matières dangereuses entre le Continent et le Royaume-Uni, les matières dangereuses qui seront transportéés sous le régime de la CIM, à destination ou en provenance du Royaume-Uni, doivent satisfaire aux prescriptions de l'Annexe I et, en outre, aux conditions du Royame-Uni en ce qui concerne ses réflementations ferroviaires et maritimes du maritimes du transport des matières dangereuses.

III.

Le Gouvernement de la République française réserve sa position sur les dispositions de l'article 9, § 3, de la CIM, concernant les accords tarifaires particuliers, et déclare que, en ce qui le concerne, ces dispositions ne sauraient, en aucun cas, prévaloir contre celles du Traité instituant la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, ni contre celles qui seront arrêtées dans le cadre de la politique commune des transports prévue à l'article 74 du Traité du 25 mars 1957 instituant la Communauté Economique Européenne.

IV

Ce Protocole, complétant les Conventions de 1961, demeure ouvert à la signature jusqu'au 1er mai 1961.

Il doit être ratifié.

Les Etats qui n'auront pas signé le présent Protocole avant cette date et les Etats participant aux Conventions susvisées en application de l'article 67 de la CIM et de l'article 66 de la CIV de 1961 peuvent adhérer au présent Protocole par notification.

L'instrument de la ratification ou la notification de l'adhésion sera déposé auprès du Gouvernement suisse.

Le chapitre I du présent Protocole entre en vigueur six mois avant la date prévue pour la mise en application des Conventions de 1961.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé le présent Protocole,

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

POUR L'AUTRICE :
Dr Krempler
POUR LA BELGIQUE :
F. Seynaeve
POUR LA BULGARIE
S. Dragomirov
POUR LE DANEMARK
Th. Jensen
POUR L'ESPAGNE
Marquis de Miraflores
POUR LA FINLANDE
Osmo Orkomies
POUR LA FRANCE
E. Dennery
POUR LA GRECE
A. Hart-Soutzos
POUR LA HONGRIE
Skonda Odon
POUR L'ITALIE
Luigi Branca
POUR LE LIBAN
Raïf Abillama

POUR LE LIECHTENSESTEIN
A. Hilbe
POUR LE LUXEMBOURG
A. Clemang
POUR LA NORVEGE
Henr. A. Broch
POUR LES PAYS-BAS
H. E. Scheffer
pour le Royaume en Europe
POUR LA POLOGNE
Batkowski
POUR LE PORTUGAL
Mario Dios Trigo
POUR LA ROUMANIE
G. Nistoran
POUR LE ROYAUME - UNI DE GRANDE - BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD
J. S. Rooke
A. H. Kent
POUR LA SUEDE
Clas Nordstmom
POUR LA SUISSE
Schaller
POUR LA TCHECOSLOVAQULE
Jan Obhlidal
POUR LA TURQUIE
H. Ugan
POUR LA YOUGOSLAVIE
N. Nikolic

ACTE FINAL

De la sixième Conférence de révision des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV).

Conformément aux dispositions de l'article 67 de la Convention internationale concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et de l'article 66 de la Convention internationale concernant le transport par chemins de fer des voyageurs et des bagages (CIV), toutes deux en date du 25 octobre 1952, le Gouvernement suisse a convoqué une Conférence en vue de réviser ces Conventions .

La Conférence s'est tenue à Berne du 20 au 25 février 1961. Les participants étaient les suivants :

I

Délégués des Etats parties aux Conventions du 25 octobre 1952 :

AUTRICHE :

M.M. Krempler F., Directeur commercial au Ministère fédéral des Communications et de l'Economie électrique ;

Rissel V., Conseiller directorial au Ministère fédéral des Communications et de l'Economie électrique.

BELGIQUE :

S. Exc. M. Fernand Seynaeve, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Belgique en Suisse ; M.M. Delvaulx A., Conseiller de l'Ambassade de Belgique à Berne ; Alvin C, Directeur au Ministère des Communications; Van Cauwenberge G., Directeur du Service commercial de la SNCB.

BULGARIE :

M.M. Dragomirov S., Chef du Département des Chemins de fer au Ministère des Transports ;
Tomov E., Premier Secrétaire de la Légation de la République Populaire de Bulgarie à Berne.

DANEMARK :

M.M. Jensen Th. Directeur à la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat danois ;
Soltoft H. J., Chef de section à la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat danois.

ESPAGNE :

S. Exc. M. Alonso Alvarez de Toledo y Mencos, Marquis de Miraflores, Ambassadeur extraordinaire et plenipotentiaire d'Espagne en Suisse;
M. M. de Reparaz F., Professeur à l'Ecole Technique Supérieure d'Ingénieurs ;
Imedio A. Docteur en droit, Chef-adjoint du Département commercial de la RENFE.

FINLANDE :

S. Exc. M. Osmo Orkomies, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Finlande en Suisse ;
M. Narvala N. G., Inspecteur principal, Chef de section à la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat de Finlande.

FRANCE :

S. Exc. M. Etienne Dennery, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de France en Suisse;
M. M. Girard Ch. Conseiller de l'Ambassade de France à Berne;
Mas V., Premier Secrétaire de l'Ambassade de France à Berne;
Corbin Ed. Ingénieur général des Ponts et Chaussées, chargé des relations internationales au Ministère des Travaux Publics et des transports;
Dorges Ed., Ingénieur général des Ponts et Chaussées, Président de la Section des affaires économique et internationales du Conseil général des Ponts et Chaussées;
Gabarra J. Secrétaire des Affaires étrangères de la Direction économique du Ministère des Affaires étrangères;
Vrinat J., Contrôleur général des Transports au Ministère des Travaux Publics et des Transports;
Manurel G., Contrôleur général des Transports au Ministère des Travaux Publics et des Transports;
Caillau G., Directeur des Etudes juridiques et du Contentieux de la SNCF;
Lacoste L., Ingénieur en chef, Chef de la Division du Trafic-Marchandises à la Direction Commercial de la SNCF;
Poulet J., Ingénieur en chef. Chef de la Division du Trafic-Voyageurs à la Direction Commerciale de la SNCF.

GRECE

M. Hart - Soutzos A., Deuxième Secrétaire d' Ambassade, Chargé d'affaires a.i. de l'Ambassade Royale de Grèce à Berne.

HONGRIE :

M.M. Skonda O., Chef de la Division des Affaires internationales au Ministère des Communications et des Postes ;
Baksa G., Conseiller supérieur au Ministère des Communications et des Postes ;

Nanassy B., Directeur supérieur au Ministtère des Communications et des Postes;
Bitta St., Conseiler de la Légation de la République populaire hongroise à Berne.

ITALIE :

M.M. Branca I., Vive-directeur générale des Chemins de fer italiens de l'Etat.
Benazzo A., Conseiller de l'Ambassade d'Italie à Berne .

Morganti A., Inspecteur général de l'Inspectoral général MCTC au Ministère des Transports.

Sessa G., Inspecteur principal au Service Commercial et du Trafic de la Direction générale des Chemins de fer italiens de l'Etat.

LIBAN :

S. Exc. l'Emir Raif Abillama, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire du Liban en Suisse.

LIECHTENSTEIN :

M. Hilbe A., Secrétaire de la Légation de la Principauté de Liechtenstein à Berne.

LUXEMBOURG :

M. Clemang A., Commisaire de Gouvernement pour les Affaires du Chemins de fer.

NORVEGE :

S. Exc. M. Henrik Broch. Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Norvège en Suisse;
M.M. Tveten L., Directeur de la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat norvégien ;

Heier O., Directeur-adjoint de la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat norvégien.

PAYS—BAS :

M.M. Scheffer H.E., Conseiller général au Ministère de la Justice;
Druiff H.J. Sous-chef de la Division des Transports ferroviaires internationaux au Ministèredes Transports et du Waterstaat;

Parent A., Inspecteur en chef au Service des Affaires économiques de la S.A. des Chemins de fer néerlandais;

Schuttevaer J. Inspecteur en chef au Service des Affaires économiques de la S.A. des Chemins de fer néerlandais ;

Hoebé J.F.W., Secrétaire de l'Organisation néerlandaise des usagers (EVO), Amsterdam. Export.

POLOGNE :

M.M. Batkowski St., Ingénieur. Directeur du Département des relations internationales au Ministère des Communications ;
Holy E., Chef de division au Ministère des Communications ;
Bras W., Conseiller supérieur au Ministère des Communications.

PORTUGAL :

M.M. Dias Trigon, Ingénieur Directeur des Services d'Exploitation et du Matérial à la Direction générale des Transports terrestres du Ministère des Communications ;
Torroais Valente R.A., Economiste du Service Commercial et du Trafic à la Compagnie des Chemins de fer portugais;
Gois Figuiera L., Deuxième Secrétaire de l'Ambassade de Portugal à Berne.

ROUMANIE :

M.M. Nistoran G. Directeur général adjoint au Ministère des Transports et des Télécommunications.
Petrovici D., Ingénieur, Chef de service au Ministère des Transports et des Télécommunications.

ROYAUME — UNI DE GRANDE — BRETAGNE ET D' IRLANDE DU NORD

Mr. J.S. Rooke O.B.E., Commercial Counsellor, Her Majesty's British Embassy, Berne;
Mr A.H. Kent, Assistant Treasury Solicitor, Ministry of Transport;
Mr. J. Love O.B.E. Principal Ministry of Transport.
Mr. J.H. Jones, Assistant Solicitor, Britich Transport Commission;
Mr. H. J. Bourn, Continental Superintendant British Railways Southern Region;
Mr. L.S.J. Keeys, Assistant Commercial Superintendant to Continental Traffic and Shipping Manager, British Railways, Eastern Region.

SUEDE :

M.M. Nordstrôm C., Conseiller Juridique au Ministère des Communications;
Leffler S.B. Directeur supérieur des Chemins de fer à la Direction 3énérale des Chemins de fer de l'Etat suédois;
Hansson N.E., Directeur-adjoint, Services Commerciaux, Direction générale des Chemins de fer de l'Etat suédois;
Ennerfors N.R., Premier Secrétaire à la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat suédois;
Cedercrantz B. Membre de la Délégation suédoise des Usagers des transports.

SUISSE :

M.M. Schaller A., Conseiller national et Conseiller d'Etat du Canton de Bâle-Ville, President du Comité administratif de l'Office central;
Burckhardt J. Ministre plénipotentiaire. Chef de la Division des Organisations internationales du Département politique fédéral;
Martin A. Sous-directeur de l'Office fédéral des Transports;
Vaney F. C., Chef du Service des Tarifs et du Trafic à l'Office fédéral des Transports;
Favre J., Directeur général des Chemins de fer fédéraux;
Ingold M., Chef de section à la Division du Contentieux des Chemins de fer fédéraux;
Herold H., Secrétaire de l'Union Suisse du Commerce et de l'Industrie;
Dufour F., Premier adjoint au Département politique fédéral.

TCHECOSLOVAQUIE :

S. Exc. M. Jan Obhlidal, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de la Republique Socialiste Tchècoslovaque en Suisse;
M.M. Kabrt A., Chef de division au Ministère des Transports et des Communications;
Skrivanek O., Directeur du Ministère des Transports et des Communications;
Katzer J. Secrétaire du Ministère des Affaires Etrangères de la République Socialiste Tchecoslovaque.

TURQUIE :

M.M. Ugan H., Conseiller principal aux Chemins de fer de l'Etat turc;
Aktin H. ,Président du Service commercial des Chemins de fer de l' Etat turc.

YOUGOSLAVIE :

M.M. Nicolic V. Secrétaire d'Etat, Directeur général de la Communauté des chemins de fer yougoslaves;
Iljadica M. Directeur au Secrétariat du Conseil Fédéral Exécutif pour les Transports et Communications;
Stevanovic M. Direrecteur du Service Commércial de la Communauté des Chemins de fer yougoslaves;
Milisavljevic R., Ingénieur, Inspecteur supérieur, Expert juridique au Service Commercial de la Communauté des Chemins de fer yougoslaves;
Mme Sinanovic S., Inspecteur, Expert juridique au Service Commercial de la Communauté des Chemins de fer yougoslaves.

II

Délégués d'Administration d'Etats ou parties territoriales d'Etats(1) :

ALLEMAGNE :

Deutsche Bundesbahn :

M.M. Maier O., Conseiller ministériel, Chef de Délégation;
Tiebert G. Conseiller ministériel, Expert juridique;
Franta R., Conseiller ministériel, Expert juridique;

Deutsche Reichsbahn :

M.M. Weiprecht H., Secrétaire d'Etat, Chef de Délégation.
Zachmann S., Premier Secrétaire;
Séczepecki F., Chef de division;
Mlle Wiegand E., Conseiller supérieur;
M. Kolloch V., Conseiller principal;

III

Observateurs :

a) Organisations internationales gouvernementales :

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE (CEE) :

M.M. Le Vert P.M., Directeur de la Division des Transports;
Depluta S., Fonctionnaire chargé d'affaires économiques à la Division des Transports.

CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT) :

M.M. Mange M. Secrétaire général;

Santoni Rugiu G., Directeur central au Ministère des Transports à Rome et Président du Groupe de la CEMT chargé de l'étude des problèmes de chemins de fer.

COMITE POUR LES TRANSPORTS PAR CHEMINS DE FER DE L'ORGANISATION POUR LE COLLABORATION DES CHEMINS DE FER (OSJD):

M. Kadar L., Ingénieur, Membre du Comité, Président de la IIe Commission.

INSTITUT INTERNATIONAL POUR L' UNIFICATION DU DROIT PRIVE (UNIDROIT)
M. Santoni Rugiu G. Directeur central au Ministere des Transports à Rome.

COMMUNAUTE EUROPEENE DU CHARBON ET DE L'ACIER (CECA)

M.M. Klaer W., Conseiller de la Haute-Autorité;
Werner J., Directeur de la Direction des Transports;
Koch W., Administrateur principal à la Direction des Transports.

COMMUNAUTE ECONOMIQUE EUROPEENE (CEE/ MARCHE COMMUN) :

M. Reinarz A., Directeur à la Direction générale des Transports.

b).Organisations internationales non gouvernementales :

UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER (UIC) :

M. Rousseau P.A., Chef des Services Exécutifs.

COMITE INTERNATIONAL DES TRANSPORTS PAR CHEMINS DE FER (CIT) :

M.M. Amberg H.P., Chef de la Division du Contentieux des Chemins de fer fédéraux suisses.
Richemond R., Inspecteur à la Direction Commerciale de la SNCF.

CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONALE (CCI) :

M.M. Bourgeois R., Ingénieur, Conseiller en transports à la Chambre Syndicate de la Sidérurgie française, Paris;
Neageli E., Vice-directeur de la Danzas S.A. Zürich;
van Es K.J., Chef du Dèpartement des Transports de la Koninklijke Nederlandsche Hoogovens en Stallfabrieken N.V., Ijmuiden.

FEDERATION INTERNATIONALE DES ASSOCIATIONS DE TRANSITAIRES ET ASSIMILES (FIATA) :

M.M. Bourgognon P., Administrateur-délégué de la S.A. de Transports internationaux «Tramarsa», Genève;
Weber D., Conseiller juridique de la Maison Rittmann S.A., Bâle.

ASSOCIATION INTERNATIONALE DES USAGERS D'EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS (AIEP).

M.M. Kesselring W., Président de l'Association;
Storsberg G., Conseiller juridique, Deutscher Industrie- und Handelstag, Bonn.

IV

OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER :

M.M. Haenni J., Directeur;
Parateau R., Vice-Directeur.

Secrétariat de la Conférence :

M.M. Wildhaber A., Wick J., Matyassy Z., Conseillers de l'Office central;
Gonin L., Secretaire de l'Office central;
Vidon H., Secrétaire ,Chef de chancellèrie de l'Office central;
Mlle Pyrathon Y., Traductrice à l'Office central.

1) Voir Protocole additionnel du 11 avril 1953 et Protocole B du 18 juin 1955.

Les Délégués ont élu :

Président :

M. A. Schaller, Premier Délégue de la Suisse.

Vice - Présidents :

S. Exc. M. Etienne Dennery, Premier Délégué de la France ;
M.O. Skonda, Premier Délégué de la Hongrie ;
M.St. Batkowski, Premier Délégué de la Pologne ;
M.J.S. Rooke, Premier Délégué du Royaume-Uni.

La Conférence a nommé six Commissions, dont les Bureaux ont été constitués comme suit :

Commision I.	Vérification des pouvoirs	Président : M. Scheffer (Pays-Bas); Vice-Presidents : M. Kremblen (Autriche), M. Nistoran (Roumanie).
Commision II.	Questions CIM	Président : M. Holy (Pologne) ; Vice - Presidents : M. Morganti (Italie), M. Heier (Norvège).
Commision III.	Questions CIV	Président : M. Martin (Suisse); Vice-Présidents: M. Dragomirov (Bulgari) M. de Reparaz (Espagne).
Commision IV.	Questions communès à la CIM et à la CIV.	Président: M. Nordstrom (Suède) ; Vice - Présidents: M.Alvim (Belgique) M. Stevanovic (Yougoslavie).
Commision V.	Questions d' ordre général.	Président: M. Dorges (France) ; Vice - Présidents: M. Burckhardt (Suisse) M. Kabrt (Tchècoslovaquie).
Commission VI.	Rédaction.	Président: M. Vrinat (France). Vice-Président: M. Hart-Soutzos (Grèce).

La Conférence a pris pour de ses délibérations :

a) le projet de «Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM)», texte issu des délibérations des Commissions préliminaires de révision ;

b) le projet de «Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV)», texte issu des délibérations des Commissions préliminaires de révision.

Comte tenu des délibérations de la Conférence telles qu'elles sont rapportées dans les procés-verbaux des Commissions I. II, III, IV, V, et VI, ainsi que dans ceux des séances plénières, les Délégués sont tombés d' accord pour soumettre à la signature des Plénipotentiaires respectifs des Etats les projets sous-indiqués :

Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) avec dix Annexes,

Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV avec quatre Annexe, ainsi qu'un Protocole additionne à ces Conventions.

La Conférence a approuvé le Rapport d'activité que le Comité administratif de l'Office central lui a soumis sur sa première période de fonctionnement 1956-1960 et a désigné les Etats ci-après qui formeront le Comité pour la période de cinq ans débutant le 1er mars 1961 :

Suisse (siège permanent); Belgique, Danemark, France, Grèce, Italie, Pologne, Portugal et Tchécoslovaquie.

La Conférence a renoncé à élaborer des dispositions propres à déterminer la composition du Comité pour les périodes ultérieures et a chargé le nouveau Comité administratif d'établir un projet pour la période quinquennale suivante.

Les Délégués ont en outre constaté que la Conférence avait donné mandat à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer :

— de poursuivre les travaux en matière d'unification de la responsabilité du chemin de fer pour la mort, les blessures et toute autre atteinte à l'intégrité corporelle d'un voyager, en vue de l'élaboration d'un projet de Convention additionnelle à la CIV à soumettre à une Conférence extraordinaire;

— d'étudier le problème d'une modification de la structure des Conventions CIM et CIV et d'élaborer un projet pour la prochaine Conférence de révision ordinaire.

Enfin la Conférence a pris acte d'une déclaration Délégué du Liban aux termes de laquelle ce pays est prêt à signer les Conventions CIM/CIV, mais, pour le moment, se trouve dans l'impossibilité d'en appliquer les dispositions, tant que subsiste une solution de continuité entre le réseau des Chemins de fer libanais et ceux des autres Etats contractants.

Elle prie l'Office central/de poursuivre les démarches entreprises, d'entente avec les Gouvernements libanais et turc, pour que soient remplis les conditions requises en vue de l'application des deux Conventions par le Liban.

EN FOI DE QUOI, le présent Acte final a été signé.

Fait à Berne, le vingt-cinq février mil neuf cent soixante et un, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacun des Gouvernements représentés à cette Conférence.

POUR L' AUTRICHE :
Dr Klempler

POUR LA BELGIQUE :
Alvin

POUR LA BULGARIE :
S. Dragomirov

POUR LE DANEMARK :
Th. Jensen

POUR L' ESPANGNE :
Marquis de Miraflores

POUR LA FINLANDE :
Osmo Orkomies

POUR LA FRANCE :
E. Dennery

POUR LA GRECE :
A. Hart - Soutzos

POUR LA HONGRIE :
Skonda ôdôn

POUR L' ITALIE :
Luigi Branca

POUR LE LIBAN :
Raïf Abillama

POUR LE LIECHTENSTEIN :
A. Hilbe

POUR LE LUXEMBOURG :
A. Clemang

POUR LA NORVEGE :
Henr. A. Broch

POUR LES PAWS—BAS :
H. E. Scheffer

POUR LA POLOGNE :
Batkowski

POUR LE PORTUGAL :
Mario Dias Trigo

POUR LA ROUMANIE :
G. Nistoran

POUR LE ROYAUME—UNI DE GRANDE—BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD :
J. S. Rooke
E. H. Kent

POUR LA SUEDE :
Clas Nordstrôm

POUR LA SUISSE :
Schaller

POUR LA TCHECOSLOVAQUIE :
Jan Obhlidal

POUR LA TURQUIE :
H. Ugan

POUR LA WOUGOSLAVIE :
V. Nikolic

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΙΣ

Ἀφορῶσα
εἰς τὴν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων διὰ σιδηροδρόμων
(C.I.M.)

Ὑπογραφεῖσα εἰς Βέρνην τὴν 25 2.61.
Δημοσίευσις τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου
Διεθνῶν Μεταφορῶν. Βέρνης.

ΟΙ ΥΠΟΓΕΓΡΑΜΜΕΝΟΙ ΠΛΗΡΕΞΟΥΣΙΟΙ

Ἀναγνωρίσαντες τὴν ἀνάγκην ἀναθεωρήσεως τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως τῆς ἀφορώσης εἰς τὴν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων διὰ σιδηροδρόμων, τῆς ὑπογραφείσης ἐν Βέρνῃ τὴν 25 Ὀκτωβρίου 1952 συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 67 τῆς Συμβάσεως ταύτης, ἀπεφάσισαν νὰ συνομολογήσουν νέαν πρὸς τοῦτο Σύμβασιν καὶ συνεφώνησαν ἐπὶ τῶν κάτωθι ἄρθρων:

Μέρος πρῶτον.

Ἀντικείμενον καὶ ἔκτασις ἰσχύος τῆς Συμβάσεως.

Ἄρθρον 1.

Σιδηρόδρομοι καὶ μεταφοραὶ εἰς τὰς ὁποίας ἐφαρμόζεται ἡ Σύμβασις.

1. Ἡ παροῦσα Σύμβασις ἐφαρμόζεται, τηρουμένων τῶν ἐν ταῖς ἑπομέναις παραγράφοις προβλεπομένων ἐξαιρέσεων, εἰς πᾶσαν ἀποστολὴν ἐμπορευμάτων, παραδιδομένην πρὸς μεταφορὰν μὲ διεθνῆ κατ' εὐθεῖαν φορτωτικὴν ἐπὶ διαδρομῆς διερχομένης διὰ τοῦ ἐδάφους δύο τοὐλάχιστον συμβεβλημένων Κρατῶν καὶ ἐκτελουμένην ἀποκλειστικῶς διὰ γραμμῶν ἐγγεγραμμένων εἰς τὸν κατὰ τὸ ἄρθρον 59 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 συντρεχουσῶν τῶν ἑξῆς προϋποθέσεων:

α) ἐφ' ὅσον 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 εἰδικὰς συμφωνίας, δυνάμει τῶν ὁποίων αἱ μεταφοραὶ αὗται δὲν θεωροῦνται διεθνεῖς.

3. Αἱ μεταξὺ 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 τοῦ σιδηροδρόμου τούτου ἐσωτερικῶν Κανονισμῶν, οἱ δὲ Νόμοι καὶ Κανονισμοὶ τῶν ἐνδιαφερομένων Κρατῶν δὲν ἀντίκεινται εἰς τοῦτο.

Ἄρθρον 2.

Διατάξεις σχετικαὶ μὲ μικτὰς μεταφοράς

1. Δύνανται νὰ ἐγγραφοῦν εἰς τὸν ἐν ἄρθρῳ 1 προβλεπόμενον πίνακα, πλὴν τῶν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν καὶ τακτικαὶ γραμμαὶ αὐτοκινητιστικῶν ἢ ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν, συμπληροῦσαι σιδηροδρομικὰς διαδρομὰς καὶ ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐκτελοῦνται διεθνεῖς μεταφοραί, προϋποτιθεμένου ὅτι διὰ τὴν ἐγγραφὴν των ἐν τῷ πίνακι καθ' ὃ μέτρον αἱ γραμμαὶ αὗται συνδέουν δύο τοὐλάχιστον συμβεβλημένα κράτη, ἀπαραίτητος εἶναι ἡ κοινὴ συναίνεσις τῶν Κρατῶν τούτων.

2. Αἱ Ἐπιχειρήσεις τῶν γραμμῶν τούτων ὑπόκεινται εἰς ὅλας τὰς διὰ τῆς παρούσης συμβάσεως ἐπιβαλλομένας ὑποχρεώσεις εἰς τοὺς Σιδηροδρόμους καὶ περιβάλλονται δι' ὅλων τῶν δι' αὐτῆς ἀναγνωριζομένων εἰς τούτους δικαιωμάτων ἐξαιρέσει παρεκκλίσεων κατ' ἀνάγκην προκυπτουσῶν ἐκ τῆς διαφορᾶς τοῦ τρόπου ἐκτελέσεως τῆς μεταφορᾶς. Πάντως, οἱ διὰ τῆς παρούσης Συμβάσεως καθοριζόμενοι κανόνες εὐθύνης δὲν δύνανται νὰ καταστοῦν ἀντικείμενον τροποποιήσεων.

3. Πᾶν Κράτος, ἐπιθυμοῦν νὰ ἐγγράψῃ ἐν τῷ πίνακι γραμμὴν ἐκ τῶν ἐν τῇ παρ. 1 ὁριζομένων, ὀφείλει νὰ λάβῃ τὰ ἀναγκαῖα μέτρα ὅπως αἱ ἐν τῇ παρ. 2 προβλεπόμεναι παρεκκλίσεις δημοσιευθοῦν καθ' ὃν τύπον καὶ τὰ τιμολόγια.

4. Διὰ διεθνεῖς μεταφορὰς ἐκτελουμένας συγχρόνως διὰ σιδηροδρόμου καὶ ἄλλων μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων, ἐξαιρέσει τῶν ἐν τῇ παρ. 1 ὁριζομένων, οἱ σιδηρόδρομοι δύνανται ἀπὸ κοινοῦ μετὰ τῶν ἐνδιαφερομένων μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων νὰ καθορίσουν εἰδικὰς τιμολογιακὰς διατάξεις καὶ ἐφαρμογὴν νομικῶν κανόνων κειμένων ἐκτὸς τοῦ πλαισίου τῆς παρούσης Συμβάσεως ἐπὶ σκοπῷ προσαρμογῆς πρὸς τὰς ἰδιομορφίας ἑκάστου τρόπου μεταφορᾶς. Δύνανται ἐπίσης ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ νὰ προβλέψουν χρῆσιν τίτλου μεταφορᾶς διαφόρου ἀπὸ τὸν ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει ὁριζόμενον.

Ἄρθρον 3.

Ἀντικείμενα ὧν ἀποκλείεται ἡ μεταφορά.

Ἀποκλείεται ἡ μεταφορὰ τῶν κάτωθι εἰδῶν:

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 μεταφοράν, λόγῳ τῶν ἐγκαταστάσεων καὶ τοῦ ὑλικοῦ καὶ ἑνὸς ἔστω ἐκ τῶν σιδηροδρομικῶν δικτύων διὰ τῶν ὁποίων θὰ ἐκτελεσθῇ ἡ μεταφορά.

γ) Ἀντικείμενα τῶν ὁποίων ἡ μεταφορὰ ἀπαγορεύεται ἔστω καὶ ἐπὶ ἑνὸς τῶν πρὸς διάνυσιν ἐδαφῶν.

δ) Ἀντικείμενα καὶ ὑλικὰ ἀποκλειόμενα τῆς μεταφορᾶς δυνάμει τοῦ Παραρτήματος Ι τῆς παρούσης Συμβάσεως, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν καὶ τῶν ἐν ἄρθρῳ 4 παρ. 2 προβλεπομένων παρεκκλίσεων.

Ἄρθρον 4.

Ἀντικείμενα δεκτὰ πρὸς μεταφορὰν ὑπὸ ὅρους

1. Τὰ κάτωθι ἀναφερόμενα ἀντικείμενα γίνονται δεκτὰ πρὸς μεταφορὰν ὑπὸ τοὺς κάτωθι ὅρους:

α) Ὑλικὰ καὶ ἀντικείμενα ἐμφαινόμενα ἐν τῷ Παραρτήματι Ι 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 συνοδεύοντος προσώπου, πλὴν ἂν ἡ ἀπαλλαγὴ ἀπὸ τῆς συνοδείας γίνεται δεκτὴ ἐφ' ὅλων τῶν εἰς τὴν μεταφορὰν μετεχόντων σιδηροδρόμων.

2ον Τὰ μέλη μεταφορᾶς προκαταβάλλονται ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως.

3ον Ἡ μεταφορὰ ὑπόκειται εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν Νόμων καὶ ἀστυνομικῶν κανονισμῶν ἑκάστου Κράτους, ἐκτὸς ἂν αὕτη ρυθμίζεται δι' εἰδικῶν συμβάσεων μεταξὺ 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 ὁ σιδηρόδρομος οὗτος πιστοποιεῖ τοῦτο δι' ἐγγραφῆς ἐπὶ τοῦ ὀχήματος ἢ δι' εἰδικοῦ πιστοποιητικοῦ. Αἱ ἀτμομηχαναί, τὰ ἐφοδιοφόρα ὀχήματα καὶ αἱ αὐτοκινητάμαξαι πρέπει καὶ νὰ συνοδεύωνται ὑπὸ ὑπαλλήλου διατεθεμένου ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως καὶ ἁρμοδίου συγκεκριμένως διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τῆς λιπάνσεως. Σιδηροδρομικὰ ὀχήματα κυλιόμενα ἐπὶ τῶν ἰδίων αὐτῶν τροχῶν, ἄλλα πλὴν ἀτμαμαξῶν ἐφοδιοφόρων καὶ αὐτοκινηταμαξῶν, δύνανται νὰ συνοδεύωνται ὑπὸ συνοδοῦ, ὅστις συγκεκριμένως ἐξασφαλίζει τὴν λίπανσιν. Ἐὰν ὁ ἀποστολεὺς θέλει νὰ κάμῃ χρῆσιν τοῦ δικαιώματος τούτου, δέον νὰ μνημονεύσῃ τοῦτο εἰς τὴν φορτωτικήν.

(1) Διὰ τοῦ ὅρου «σταθμὸς» νοοῦνται ἐπίσης, οἱ λιμένες τῶν ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν καὶ οἱαδήποτε ἐγκατάστασις τῶν αὐτοκινητιστικῶν ὑπηρεσιῶν, αἱ ὁποῖαι εἶναι εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ κοινοῦ πρὸς ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

δ) Ζῶντα ζῶα γίνονται δεκτὰ ὑπὸ τοὺς κάτωθι ὅρους:

1ον Αἱ ἀποστολαὶ ζώντων ζώων πρέπει νὰ συνοδεύωνται ὑπὸ ὑπαλλήλου διατεθειμένου ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ἐκτὸς ἂν πρόκειται περὶ μικροσώμων ζώων παραδιδομένων πρὸς μεταφορὰν ἐντὸς κλωβῶν, κιβωτίων, καλαθίων κλπ. καλῶς κεκλεισμένων. Δὲν ἀπαιτεῖται ὅμως συνοδεία ἐπὶ ἐξαιρέσεων προβλεπομένων ὑπὸ διεθνῶν τιμολογίων ἢ συμφωνιῶν συναφθεισῶν μεταξὺ τῶν σιδηροδρομικῶν δικτύων. Ὁ ἀποστολεὺς ὑποχρεοῦται ὅπως μνημονεύσῃ ἐπὶ τῆς φορτωτικῆς τὸν ἀριθμὸν τῶν συνοδῶν, ἐὰν δὲ ἀποστολαὶ δὲν συνοδεύωνται νὰ ἀναγράψῃ τὴν ἔνδειξιν «ἄνευ συνοδοῦ».

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 σιδηροδρόμου, εἰδικὰς δυσκολίας λόγῳ τῶν ἐγκαταστάσεων καὶ τοῦ ὑλικοῦ καὶ ἑνὸς ἔστω τῶν σιδηροδρομικῶν δικτύων διὰ τῶν ὁποίων θὰ ἐκτελεσθῇ ἡ μεταφορά, γίνονται δεκτὰ ὑπὸ εἰδικοὺς ὅρους καθοριζομένους ἑκάστοτε ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου ἐν συνεννοήσει μετὰ τοῦ ἀποστολέως, οἱ ἐν λόγῳ δὲ ὅροι δυνατὸν νὰ τροποποιῶσι τοὺς ὑπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως βασικῶς προβλεπομένους.

2. Δύο ἢ πλείονα ἐκ τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν δύνανται νὰ συνομολογήσουν διὰ συμφωνιῶν ὅτι ὡρισμένα εἴδη ὧν ἡ μεταφορὰ ἀποκλείεται βάσει τοῦ Παραρτήματος Ι τῆς παρούσης συμβάσεως θὰ γίνωνται δεκτὰ εἰς διεθνῆ μεταφορὰν μεταξὺ τῶν Κρατῶν τούτων ὑπὸ ὡρισμένους ὅρους ἢ ὅτι τὰ ἐν τῷ Παραρτήματι Ι ἀναφερόμενα ὑλικὰ καὶ ἀντικείμενα θὰ γίνωνται δεκτὰ ὑπὸ ὅρους ὀλιγώτερον αὐστηροὺς τῶν προβλεπομένων ἐν τῷ Παραρτήματι Ι.

Οἱ σιδηρόδρομοι δύνανται ἐπίσης, διὰ σχετικῶν ὅρων περιλαμβανομένων εἰς τὰ τιμολόγια, εἴτε νὰ ἀποδεχθοῦν ὡρισμένα εἴδη ἀποκλειόμενα τῆς μεταφορᾶς βάσει τοῦ Παραρτήματος Ι τῆς παρούσης Συμβάσεως, εἴτε νὰ καθορίσουν ὅρους ἀποδοχῆς ὀλιγώτερον αὐστηροὺς τῶν ἐν τῷ Παραρτήματι Ι προβλεπομένων διὰ τὰ ὑπὸ ὅρους κατὰ τὸ Παράρτημα τοῦτο γινόμενα δεκτὰ ἀντικείμενα. Αἱ τοιοῦτου εἴδους συμβάσεις καὶ αἱ τιμολογιακαὶ διατάξεις δέον ὅπως κοινοποιῶνται εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον Διεθνῶν Μεταφορῶν διὰ τοῦ σιδηροδρόμου.

Ἄρθρον 5.

Ὑποχρέωσις σιδηροδρόμου πρὸς ἐκτέλεσιν μεταφορᾶς

1. Ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται, συμμορφούμενος πρὸς τοὺς ὅρους 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 τῶν κανονικῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν,

γ) ἡ μεταφορὰ δὲν παρακωλύεται ὑπὸ περιστατικῶν ἀναποφεύκτων διὰ τὸν σιδηρόδρομον, ἡ 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 ἐκτελεσθοῦν αὗται διαθέτουν τοιαῦτα μέτα.

3. Ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ δέχηται μόνον ἀποστολάς, τῶν ὁποίων ἡ μεταφορὰ δύναται νὰ ἐκτελεσθῇ ἀμέσως. Αἱ ἰσχύουσαι ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς διατάξεις καθορίζουν εἰς ποίας παριπτώσεις ὁ σταθμὸς οὗτος ὑποχρεοῦται νὰ δεχθῇ προσωρινῶς ἐπὶ παρακαταθήκῃ ἀποστολὰς δι' ἃς δὲν πληροῦται ὁ ἄνω ὅρος.

4 Ἐφ' ὅσον δι' ἀποφάσεως τῆς ἁρμοδίας ἀρχῆς ὁρίζεται ὅτι:

α) ἡ ὑπηρεσία θὰ ἀνασταλῇ ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει.

β) ὡρισμέναι ἀποστολαὶ θὰ ἀποκλεισθοῦν προσωρινῶς ἢ θὰ γίνωνται δεκταὶ μόνον ὑπὸ ὡρισμένους ὅρους, τὰ πρὸς τοῦτο λαμβανόμενα μέτρα 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.

5. Οἱ σιδηρόδρομοι δύνανται, κατόπιν κοινῆς συμφωνίας καὶ ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῆς σχετικῆς ἐγκρίσεως ὑπὸ τῶν Κυβερνήσεων αὐτῶν, ν' ἀποφασίσουν συναφῶς μὲ τὴν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων ἐφ' ὡρισμένων διαδρομῶν, ὅτι ἡ δρομολόγησις τούτων θὰ γίνεται δι' ὡρισμένων μόνον συνοριακῶν σημείων ἢ δι' ὡρισμένων ἐνδιαμέσων χωρῶν.

Τοιαῦτα μέτρα γνωστοποιοῦνται πρὸς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον τὸ ὁποῖον θὰ ἀνακοινώνῃ ταῦτα πρὸς τὰς Κυβερνήσεις τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν. Θεωροῦνται δὲ ὡς γενόμενα ἀποδεκτὰ ἐφ' ὅσον, ἐντὸς μηνὸς ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἀνακοινώσεως, δὲν προβληθῇ ἀντίρρησις κατ' αὐτῶν ἐκ μέρους συμβεβλημένου Κράτους. Ἐν περιπτώσει ἀντιρρήσεων, ἂν τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον δὲν δυνηθῇ νὰ ἄρῃ τὴν διαφοράν, συγκαλεῖ εἰς σύσκεψιν τοὺς ἐκπροσώπους τῶν συμβεβλημένων κρατῶν.

Εὐθὺς ὡς τὰ μέτρα ταῦτα θεωρηθῶσι ὡς γενόμενα ἀποδεκτά, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον εἰδοποιεῖ σχετικῶς τὰ συμβεβλημένα Κράτη. Τὰ μέτρα ταῦτα διατυποῦνται εἰς εἰδικοὺς πίνακας καὶ δημοσιεύονται κατὰ τὸν προβλεπόμενον διὰ τὰ διεθνῆ τιμολόγια τρόπον.

Τὰ ἐν λόγῳ μέτρα τίθενται ἐν ἰσχύϊ μετὰ παρέλευσιν μηνὸς ἀπὸ τῆς ἐν τῷ τρίτῳ ἐδαφίῳ προβλεπομένης γνωστοποιήσεως τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

6. Οἱαδήποτε παράβασις ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου τούτου δύναται νὰ προκαλέσῃ ἀγωγὴν περὶ ἐπανορθώσεως τῆς προκυψάσης ἐντεῦθεν ζημίας.

ΜΕΡΟΣ ΙΙ.

Περὶ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΠΡΩΤΟΝ

Τύπος καὶ ὅροι τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς

Ἄρθρον 6.

Περιεχόμενον καὶ τύπος τῆς φορτωτικῆς

1. Ὁ ἀποστολεὺς ὀφείλει διὰ πᾶσαν διεθνῆ ἀποστολήν, ὑπαγομένην εἰς τὴν παροῦσαν σύμβασιν, νὰ προσάγῃ φορτωτικὴν συμπεπληρωμένην διὰ χημικοῦ χάρτου καὶ σύμφωνον πρὸς τὸ ἐν τῷ Παραρτήματι ΙΙ τῆς παρούσης Συμβάσεως ὑπόδειγμα.

Τὸ ἐν λόγῳ ἔντυπον περιλαμβάνει τὰ πέντε ὡς κάτωθι φύλλα:

Ἀρ. 1) Φορτωτικὴ
» 2) Φύλλον πορείας
» 3) Δελτίον ἀφίξεως
» 4) Ἀντίγραφον φορτωτικῆς
» 5) Στέλεχος ἀποστολῆς

Διὰ τῶν τιμολογίων δύναται νὰ καθορισθῇ, δι' ὡρισμένας σημαντικὰς ὑπηρεσίας μεταφορῶν ἢ δι' ὡρισμένας μεταξὺ ὁμόρων Κρατῶν ὑπηρεσίας μεταφορῶν, ἡ χρησιμοποίησις ἐντύπου φορτωτικῆς ἁπλουστέρας προσηρμοσμένης εἰς τὰ χαρακτηριστικὰ τῶν ὑπ' ὄψει μεταφορῶν.

Τὸ ἔντυπον τῆς φορτωτικῆς πρέπει νὰ ἔχῃ ἐκτυπωθῇ ἐπὶ λευκοῦ χάρτου γραφῆς, ἀνθεκτικοῦ. Ἕκαστον τῶν κατ' ἰδίαν φύλλων τοῦ σώματος τῆς φορτωτικῆς θὰ φέρῃ διὰ τὴν μεγάλην ταχύτητα δύο ἐρυθρὰς ταινίας πλάτους ἑνὸς τουλάχιστον ἑκατοστομέτρου, μίαν εἰς τὸ ἄνω ἄκρον καὶ μίαν εἰς τὸ κάτω ἄκρον, τόσον ἐπὶ τῆς προσθίας, ὅσον καὶ ἐπὶ τῆς ὀπισθίας ὄψεως.

2. Αἱ φορτωτικαὶ πρέπει νὰ ἔχουν ἐκτυπωθῇ εἰς δύο ἢ ἐνδεχομένως τρεῖς γλώσσας, ἐξ ὧν ἡ μία τουλάχιστον πρέπει νὰ εἶναι ἡ γαλλική, γερμανικὴ ἢ ἡ ἰταλική.

Τὰ διεθνῆ τιμολόγια ἢ αἱ μεταξὺ τῶν σιδηροδρόμων συμφωνίαι δύνανται νὰ καθορίζουν εἰς ποίαν γλῶσσαν πρέπει νὰ συντάσσεται τὸ τμῆμα τῆς φορτωτικῆς τὸ ὁποῖον συμπληροῦται ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως. Ἐν ἐλλείψει τοιούτων διατάξεων, ὁ ἀποστολεὺς ὀφείλει νὰ ἐγγράψῃ τὰς σχετικὰς ἐνδείξεις εἰς μίαν τῶν ἐπισήμων γλωσσῶν τοῦ Κράτους ἀποστολῆς καὶ νὰ παραθέσῃ μετάφρασιν εἰς τὴν γαλλικήν, γερμανικὴν ἢ τὴν ἰταλικὴν ἐκτὸς ἂν ἡ ἐγγραφὴ ἐγένετο εἰς μίαν τῶν ὡς ἄνω γλωσσῶν.

Ὁ σιδηρόδρομος δύναται νὰ ἀξιώσῃ ὅπως αἱ ὑπὸ τοῦ ἀποστελέως ἀναγραπτέαι ἐνδείξεις ἐπὶ τῆς φορτωτικῆς καὶ τὰ παραρτήματα ταύτης γίνωνται διὰ λατινικῶν χαρακτήρων.

3. Τὰ διὰ χονδρῶν γραμμῶν πλαισιωμένα μέρη τοῦ ἐντύπου πρέπει νὰ συμπληροῦνται ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου, τὰ δὲ λοιπὰ ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως. Ὁ ἀποστολεὺς ὀφείλει νὰ διαγράψῃ τοὺς μὴ χρησιμοποιηθέντας πρὸς ἐγγραφὴν χώρους.

4. Ἡ ἐκλογὴ ἐντύπου φορτωτικῆς λευκοῦ ἢ μὲ ἐρυθρὰς ταινίας καθορίζει ἂν ἡ μεταφορὰ τοῦ ἐμπορεύματος θὰ γίνῃ διὰ μικρᾶς ἢ διὰ μεγάλης ταχύτητος.

Αἴτησις μεγάλης ταχύτητος διὰ τμῆμα τῆς διαδρομῆς καὶ μικρᾶς ταχύτητος διὰ τὸ ὑπόλοιπον τμῆμα δὲν γίνεται δεκτή, πλὴν περιπτώσεως συμφωνίας ἐπὶ τούτου μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων σιδηροδρόμων.

5. Αἱ ἐπὶ τῆς φορτωτικῆς ἀναγραπτέαι ἐνδείξεις πρέπει νὰ ἀναγράφωνται ἢ νὰ ἐκτυπῶνται δι' ἀνεξιτήλων στοιχείων, ἐπὶ δὲ τῶν ὑπολοίπων φύλλων τοῦ σώματος τῆς φορτωτικῆς αἱ ἐνδείξεις αὗται πρέπει νὰ εἶναι ἀπολύτως εὐανάγνωστοι. 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 βεβαιώνῃ ταύτας διὰ τῆς ὑπογραφῆς του καὶ ὅτι ἀναγράφει οὗτος τὰ διορθωθέντα πασὰ ὁλογράφως προκειμένου περὶ τοῦ ἀριθμοῦ ἢ τοῦ βάρους τῶν δεμάτων.

6. Ἡ φορτωτικὴ πρέπει νὰ περιέχῃ ὑποχρεωτικῶς τὰς κάτωθι ἐγγραφάς:

α) τὸν τόπον καὶ τὴν ἡμερομηνίαν συντάξεως τῆς φορτωτικῆς,

β) τὴν ἔνδειξιν τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς μετὰ τῶν ἀναγκαίων εἰδικωτέρων προσδιορισμῶν, πρὸς ἀποφυγὴν πάσης συγχίσεως μεταξὺ διαφόρων σταθμῶν ἐξυπηρετούντων εἴτε τὴν αὐτὴν τοποθεσίαν, εἴτε τοποθεσίας ὁμωνύμους ἢ ἐχούσας παραπλήσια ὀνόματα,

γ) τὸ ὄνομα καὶ τὴν διεύθυνσιν τοῦ παραλήπτου. Ἓν μόνον φυσικὸν πρόσωπον ἢ ὑποκείμενον δικαιωμάτων δύναται νὰ ἀναγραφῇ ὡς παραλήπτης. Ἔνδειξις ὡς παραλήπτου τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ ἢ ὑπαλλήλου τοῦ σταθμοῦ τούτου δὲν γίνεται δεκτή, ἐκτὸς ἂν τὸ ἐφαρμοστέον τιμολόγιον ἐπιτρέπῃ τοῦτο ρητῶς. Διευθύνσεις μὴ μνημονεύουσαι τὸ ὄνομα τοῦ παραλήπτου ὡς «εἰς διαταγὴν τοῦ ....» ἢ «εἰς τὸν κομιστὴν τοῦ ἀντιγράφου τῆς φορτωτικῆς», δὲν ἐπιτρέπονται.

δ) τὸν καθορισμὸν τοῦ ἐμπορεύματος, τὴν ἔνδειξιν τοῦ βάρους ἢ, ἐν ἐλλείψει τοιαύτης, ἄλλην ἀνάλογον ἔνδειξιν, 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 ἀναπληρούσης ταύτην ἐνδείξεως, τὸ βάρος ἢ ἡ ἀναπληρωματικὴ αὕτη ἔνδειξις ἐγγράφονται ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου ἀποστολῆς.

Τὰ ἐμπορεύματα πρέπει νὰ καθορίζωνται ὡς ἑξῆς: Τὰ μὲν ἐμφαινόμενα ἐν τῷ Παραρτήματι Ι ὑπὸ τὴν διδομένην αὐτοῖς ἐν τῷ Παραρτήματι τούτῳ ὀνομασίαν, τὰ δὲ λοιπὰ ἐμπορεύματα, ἐφόσον ὁ ἀποστολεὺς ζητεῖ τὴν ἐφαρμογὴν ὡρισμένου τιμολογίου, ὑπὸ τὴν διδομένην αὐτοῖς ἐν τῷ τιμολογίῳ τούτῳ ὀνομασίαν. εἰς πᾶσαν δὲ ἄλλην περίπτωσιν ὑπὸ τὴν ἀνταποκρινομένην εἰς τὴν φύσιν αὐτῶν καὶ συνήθη ἐν τῷ ἐμπορίῳ ὀνομασίαν ἐν τῷ Κράτει ἀποστολῆς.

ε) διὰ τὰς τμηματικὰς ἀποστολάς: τὸ ποσὸν τῶν δεμάτων, τὰ σημεῖα καὶ τοὺς ἀριθμοὺς αὐτῶν ἢ, ἐν ἐλλείψει τοιούτων, τὴν μνείαν ὅτι τὰ δέματα φέρουν τὴν διεύθυνσιν τοῦ παραλήπτου, τὴν περιγραφὴν τῆς συσκευασίας.

Αἱ αὐταὶ ἐνδείξεις πρέπει νὰ περιλαμβάνωνται καὶ εἰς φορτωτικὴν ἀφορῶσαν πλῆρες φορτίον ἀποτελούμενον ἐξ ἑνὸς ἢ πολλῶν τεμαχίων, ἀποστελλομένων διὰ συνδεδυασμένης μεταφορᾶς, θαλασσίας καὶ σιδηροδρομικῆς, καὶ τὸ ὁποῖον ὑπόκειται εἰς μεταφόρτωσιν.

Διὰ τὰς ἀποστολάς, τῶν ὁποίων ἡ φόρτωσις ἀπόκειται εἰς τὸν ἀποστολέα: τὸν τύπον (φορτηγὸν κλειστόν, ἀνοικτόν, εἰδικὸν ἢ ἰδιωτικόν), τὸν ἀριθμόν, τὰ σήματα ἰδιοκτησίας τοῦ φορτηγοῦ καί, διὰ τὰ ἰδιωτικὰ φορτηγά, τὸ ἀπόβαρον.

στ) ἀκριβῆ ἀπαρίθμησιν τῶν ἐγγράφων, τὰ ὁποῖα ἀπαιτοῦνται ὑπὸ τῶν Τελωνείων καὶ τῶν ἄλλων διοικητικῶν ἀρχῶν καὶ τὰ ὁποῖα ἐπισυνάπτονται εἰς τὴν φορτωτικὴν ἢ μνημονεύονται ἐν αὐτῷ ὡς εὑρισκόμενα εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ σιδηροδρόμου εἰς ὡρισμένον σταθμὸν ἢ γραφεῖον τελωνείου ἢ ἄλλης τινος ἀρχῆς.

ζ) τὴν ὑπογραφὴν τοῦ ἀποστολέως ὡς καὶ τὴν ἔνδειξιν τοῦ ὀνοματεπωνύμου αὐτοῦ καὶ τῆς διευθύνσεώς του, συμπληρουμένης, ἐφόσον κρίνεται σκόπιμον, καὶ διὰ τῆς τηλεγραφικῆς ἢ τηλεφωνικῆς διευθύνσεώς του. Ἡ ὑπογραφὴ δύναται νὰ εἶναι ἔντυπος ἢ καὶ νὰ ἀναπληρωθῇ διὰ τῆς σφραγῖδος τοῦ ἀποστολέως, ἐφόσον τοῦτο ἐπιτρέπεται κατὰ τοὺς ἰσχύοντας ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς νόμους καὶ κανονισμούς.

Ἓν μόνον φυσικὸν πρόσωπον ἢ ἄλλο ὑποκείμενον δικαιωμάτων δύναται νὰ ἀναγραφῇ ἐν τῇ φορτωτικῇ ὡς ἀποστολεύς.

7. Πέραν τούτων, ἡ φορτωτικὴ πρέπει ἐνδεχομένως νὰ περιλαμβάνῃ καὶ πᾶσαν ἄλλην ἐν τῇ παρούσῃ συμβάσει προβλεπομένην ἔνδειξιν, συγκεκριμένως δὲ τὰς κάτωθι:

α) τὴν ἔνδειξιν «παραδοτέον ἐν τῷ σταθμῷ» ἢ τὴν ἔνδειξιν «παραδοτέον κατ' οἶκον», ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ἀμφότεροι οἱ τρόποι οὗτοι παραδόσεως εἶναι δεκτοὶ ἐν τῷ σταθμῷ προορισμοῦ,

β) ἐφαρμοστέα τιμολόγια, συγκεκριμένως δὲ τὰ εἰδικὰ ἢ ἐξαιρετικὰ τιμολόγια τὰ προβλεπόμενα ἐν ἄρθρῳ 11, παρ. 4, στοιχ. γ' καὶ ἐν ἄρθρῳ 35,

γ) τὸ ποσὸν ἀριθμητικῶς καὶ ὁλογράφως τῆς δηλωθείσης κατὰ τὸ ἄρθρον 20 ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως,

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,

στ) τὸ ὁρισθέν, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 10 παράγρ. 1, δρομολόγιον καὶ τὴν ἔνδειξιν τῶν σταθμῶν, ὅπου πρέπει νὰ ἐκτελεσθοῦν αἱ τελωνειακαὶ καὶ ἄλλαι διοικητικαὶ διατυπώσεις,

ζ) τὰς ἐνδείξεις σχετικῶς μὲ τὰς ἀπαιτουμένας τελωνειακὰς καὶ λοιπὰς διοικητικὰς διατυπώσεις κατὰ τὸ ἄρθρον 15, παρ. 1, ἐδάφιον 2,

η) τὴν μνείαν ὅτι ὁ παραλήπτης δὲν ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ τροποποιήσῃ τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς. Ἡ μνεία αὕτη, ἀναγραπτέα ἐν τῇ στήλῃ «Δηλώσεις», πρέπει νὰ διατυποῦται ὡς ἑξῆς: «Ὁ παραλήπτης δὲν δικαιοῦται νὰ δώσῃ μεταγενεστέρας ἐντολάς».

θ) τὸν ἀριθμὸν τῶν συνοδῶν ἢ τὴν μνείαν «ἄνευ συνοδοῦ» κατὰ τὸ ἄρθρον 4, παράγρ. 1, στοιχ. δ', 1ον. Ἡ μνεία αὕτη εἶναι ἀναγραπτέα εἰς τὴν στήλην «Δηλώσεις».

8. Ἂν ὁ διαθέσιμος ἐν τῇ φορτωτικῇ χῶρος διὰ νὰ περιλάβῃ τὰς ἐνδείξεις τοῦ ἀποστολέως δὲν ἀρκεῖ πρὸς τοῦτο, θὰ χρησιμοποιηθῶσι συμπληρωματικὰ φύλλα τὰ ὁποῖα ἀποτελοῦν ἀναπόσπαστον μέρος τοῦ ἐντύπου τῆς φορτωτικῆς. Τὰ ἐν λόγῳ συμπληρωματικὰ φύλλα, τῶν αὐτῶν ὡς ἡ φορτωτικὴ διαστάσεων, θὰ συντάσσωνται εἰς πενταπλοῦν, διὰ χρησιμοποιήσεως χημικοῦ χάρτου, καὶ θὰ φέρουν τὴν ἡμερομηνίαν καὶ τὴν ὑπογραφὴν τοῦ ἀποστολέως. Ἡ ὕπαρξις συμπληρωματικῶν φύλλων δέον ὅπως μνημονεύηται ἐν τῇ φορτωτικῇ, εἰς τὴν οἰκείαν στήλην. Προκειμένου νὰ ἐνδειχθῇ τὸ συνολικὸν βάρος τῆς ἀποστολῆς, ἡ σχετικὴ ἔνδειξις θὰ γίνῃ ἐπ' αὐτῆς ταύτης τῆς φορτωτικῆς.

9. Δὲν ἐπιτρέπεται νὰ περιληφθοῦν ἐν τῇ φορτωτικῇ δηλώσεις πλὴν τῶν ὁριζομένων ἢ ἐπιτρεπομένων ὑπὸ τῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν Κράτους τινος ἢ ὑπὸ τῶν τιμολογίων καὶ ἐφόσον αὗται δὲν ἀντίκεινται εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν.

Ἀπαγορεύεται νὰ ἀντικατασταθῇ ἡ φορτωτικὴ δι' ἄλλων ἐγγράφων ἢ νὰ προσαρτηθοῦν εἰς αὐτὴν ἔγγραφα ἄλλα, πλὴν τῶν ὁριζομένων ἢ ἐπιτρεπομένων ὑπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως ἢ ὑπὸ τῶν τιμολογίων.

10. Δι' ἑκάστην ἀποστολὴν συντάσσεται μία μόνη φορτωτική. Ἀποκλείεται οὐχ' ἧττον, παράδοσις πρὸς μεταφορὰν βάσει μιᾶς μόνης φορτωτικῆς τῶν κάτωθι εἰδῶν:

α) ἐμπορευμάτων, τὰ ὁποῖα, λόγῳ τῆς φύσεως αὐτῶν, δὲν δύνανται νὰ φορτωθοῦν ὁμοῦ χωρὶς ἐπακολούθους ἀνωμαλίας,

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 παρέβλαπτε τὰς τελωνειακὰς καὶ λοιπὰς διοικ. διατάξεις.

δ) ἐμπορευμάτων, μεταφερομένων ὑπὸ ὅρους, ἐφ' ὅσον πρόκειται περὶ ὑλικῶν καὶ ἀντικειμένων, τῶν ὁποίων ἡ φόρτωσις ὁμοῦ μετ' ἄλλων ἐμπορευμάτων ἀπαγορεύεται δυνάμει τοῦ Παραρτήματος Ι τῆς παρούσης Συμβάσεως.

11. Μία μόνη φορτωτικὴ δύναται νὰ περιλάβῃ τὸ φορτίον ἑνὸς μόνον φορτηγοῦ.

Δύναται, οὐχ' ἧττον, νὰ παραδοθοῦν πρὸς ἀποστολὴν μὲ μίαν μόνον φορτωτικὴν τὰ κάτωθι:

α) ἀδιαίρετοι ὄγκοι καὶ ἀντικείμενα ἐξαιρετικῶν διαστάσεων, ἡ φόρτωσις τῶν ὁποίων ἀπαιτεῖ περισσότερα τοῦ ἑνὸς φορτηγά.

β) ἀποστολαὶ φορτωμέναι ἐπὶ πολλῶν φορτηγῶν ὅταν αἱ εἰδικαὶ διατάξεις ὡς πρὸς τὰς μεταφορὰς ἢ τὰ διεθνῆ τιμολόγια ἐπιτρέπουν τοῦτο διὰ τὴν ὅλην διαδρομήν.

12. Ὁ ἀποστολεὺς δικαιοῦται νὰ ἐγγράψῃ εἰς τὸν πρὸς τοῦτο οἰκεῖον χῶρον τῆς φορτωτικῆς ἀλλ' ὑπὸ τύπον ἁπλῶς πληροφοριακὸν διὰ τὸν παραλήπτην, χωρὶς ἐντεῦθεν νὰ προκύπτῃ ὑποχρέωσις ἢ εὐθύνη τοῦ σιδηροδρόμου, ἐνδείξεις ἀναφερομένας εἰς τὴν ἀποστολήν, ὡς π.χ.

«Ἀποστολὴ τοῦ Ν.»
«Κατὰ διαταγὴν τοῦ Ν.»
«Εἰς διάθεσιν τοῦ Ν.»
«Πρὸς ἐπαναποστολὴν πρὸς τὸν Ν.»
«Ἠσφαλισμένον παρὰ τῷ Ν.»
«Διὰ τὴν ναυτιλιακὴν γραμμὴν Ν, ἢ διὰ τὸ πλοῖον Ν.»
«Προερχόμενον ἐκ τῆς ναυτ. γραμμῆς Ν ἢ τοῦ πλοίου Ν.»
«Διὰ τὴν αὐτοκινητιστικὴν ὑπηρεσίαν Ν.»
«Προερχόμενον ἐκ τῆς αὐτοκινητιστικῆς ὑπηρεσίας Ν.»
«Διὰ τὴν ἀεροπορικὴν γραμμὴν Ν.»
«Προερχόμενον ἐκ τῆς ἀεροπορικῆς γραμμῆς Ν.»
«Πρὸς ἐξαγωγὴν εἰς παραλαβὴν τοῦ Ν.»

Ἄρθρον 7.

Εὐθύνη διὰ τὰς ἐγγραφὰς τῆς φορτωτικῆς. Πρόστιμα. Ληπτέα μέτρα ἐν περιπτώσει ὑπερφορτώσεως.

1. Ὁ ἀποστολεὺς εὐθύνεται διὰ τὴν ἀκρίβειαν τῶν ἐγγραφισῶν τῇ φροντίδι του ἐπὶ τῆς φορτωτικῆς ἐνδείξεων καὶ δηλώσεων. Ὑπέχει οὗτος ὅλας τὰς συνεπείας, αἱ ὁποῖαι προκύπτουν ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι αἱ δηλώσεις ἢ αἱ ἐνδείξεις αὗται εἶναι ἐνδεχομένως ἀνώμαλοι, ἀνακριβεῖς, ἀτελεῖς ἢ ἐγγεγραμμέναι εἰς θέσιν ἄλλην ἀντὶ τῆς ὡρισμένης δι' ἑκάστην ἐξ αὐτῶν. Ἂν ὁ χῶρος οὗτος εἶναι ἀνεπαρκής, παρατήρησις, ἐγγραφομένη ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ἐν τῇ ἰδίᾳ ταύτῃ θέσει, θὰ παραπέμπῃ εἰς τὸ μέρος τῆς φορτωτικῆς ὅπου εὑρίσκεται ἡ συμπλήρωσις τῆς ἐγγραφῆς.

2. Ὁ σιδηρόδρομος δικαιοῦται πάντοτε νὰ ἐλέγξῃ ἂν ἡ ἀποστολὴ ἀνταποκρίνεται πρὸς τὰς ἐγγραφὰς τῆς φορτωτικῆς καὶ ἂν ἐτηρήθησαν τὰ ἐν τῷ Παραρτήματι Ι ὁριζόμενα μέτρα ἀσφαλείας.

Προκειμένης ἐξακριβώσεως τοῦ περιεχομένου ἀποστολῆς, ὁ ἀποστολεὺς ἢ ὁ παραλήπτης, ἀναλόγως τοῦ ἂν αὕτη γίνεται ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς ἢ ἐν τῷ σταθμῷ προορισμοῦ, πρέπει νὰ προσκληθῇ ὅπως παραστῇ κατ' αὐτήν. Ἂν ὁ ἐνδιαφερόμενος δὲν ἐμφανισθῇ ἢ ἂν ὁ ἔλεγχος γίνῃ καθ' ὁδὸν ἐλλείψει δὲ ἄλλων νομοθετικῶν ἢ κανονιστικῶν διατάξεων ἰσχυουσῶν ἐν τῷ Κράτει ὅπου διενεργεῖται ὁ ἔλεγχος, πρέπει νὰ γίνῃ ὁ ἔλεγχος παρουσίᾳ δύο μαρτύρων ξένων πρὸς τὸν σιδηρόδρομον. Δὲν δύναται ὅμως ὁ σιδηρόδρομος νὰ προβῇ εἰς ἔλεγχον τοῦ περιεχομένου καθ' ὁδὸν εἰμὴ μόνον ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ἡ ἐνέργεια αὕτη ἐπιτάσσεται ὑπὸ ἀναγκῶν τῆς ἐκμεταλλεύσεως ἢ ὑπὸ τῶν κανονισμῶν τῶν τελωνειακῶν ἢ τῶν ἄλλων διοικητικῶν Ἀρχῶν.

Τὸ ἀποτέλεσμα τοῦ ἐλέγχου τῶν ἐγγραφῶν τῆς φορτωτικῆς πρέπει νὰ ἐνδειχθῇ ἐν αὐτῇ. Ἂν ὁ ἔλεγχος γίνῃ ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς, ἡ αὐτὴ ἔνδειξις πρέπει νὰ γίνῃ καὶ ἐπὶ τοῦ ἀντιγράφου τῆς φορτωτικῆς, ἐφ' ὅσον τοῦτο παραμένει ἀκόμη εἰς τὴν κατοχὴν τοῦ σιδηροδρόμου.

Ἂν ἡ ἀποστολὴ δὲν ἀνταποκρίνεται πρὸς τὰς ἐγγραφὰς τῆς φορτωτικῆς, αἱ προκληθεῖσαι διὰ τοῦ ἐλέγχου δαπάναι βαρύνουν τὸ ἐμπόρευμα ἐκτὸς ἂν αὗται καταβληθοῦν ἐπὶ τόπου.

3. Οἱ Νόμοι καὶ οἱ Κανονισμοὶ ἑκάστου Κράτους καθορίζουν ὑπὸ ποίας προϋποθέσεις ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ διαπιστώσῃ 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 ὁλικοῦ βάρους τοῦ φορτηγοῦ μετὰ τοῦ φορτίου τοῦ ἐγγεγραμμένου ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ ἀποβάρου ἐκτὸς ἂν ἐξ εἰδικῆς ζυγίσεως τοῦ φορτηγοῦ ἐν κενῇ καταστάσει προκύπτει διάφορον ἀπόβαρον.

Ζυγίσεις, αἱ ὁποῖαι ἐγένοντο ἐπὶ ἰδιωτικῶν γεφυροπλαστίγγων, ἐξομοιοῦνται πρὸς τὰς γενομένας ἐπὶ γεφυροπλαστίγγων τοῦ σιδηροδρόμου, ἐφ' ὅσον πληροῦνται αἱ ὑπὸ τοῦ ἁρμοδίου σιδηροδρόμου καθορισθεῖσαι πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον προϋποθέσεις.

5. Ἂν ἡ ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου γενομένη, μετὰ τὴν σύναψιν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, ζύγισις, ἐμφανίζῃ διαφορὰν βάρους, τὸ ὑπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς διαπιστωθὲν βάρος, ἢ ἐν ἐλλείψει τοιούτου, τὸ ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως δηλωθὲν παραμένει καθοριστικὸν διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν κομίστρων ἐπὶ τῶν κάτωθι περιπτώσεων:

α) Ἂν ἡ διαφορὰ ὀφείλεται προφανῶς εἰς τὴν φύσιν τοῦ ἐμπορεύματος ἢ εἰς ἀτμοσφαιρικὰς ἐπιδράσεις.

β) Ἂν ἡ ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου γενομένη, μετὰ τὴν σύναψιν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς ζύγισις, ἐγένετο ἐπὶ γεφυροπλάστιγγος καὶ δὲν ἐμφανίζῃ διαφορὰν ἀνωτέραν τῶν δύο τοῖς ἑκατὸν τοῦ διαπιστωθέντος ὑπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς βάρους, ἢ ἐν ἐλλείψει τούτου, τοῦ ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως δηλωθέντος βάρους.

6. Ἐπὶ ἀποστολῶν, ὧν ἡ φόρτωσις ἀπόκειται εἰς τὸν ἀποστολέα, οὗτος ὀφείλει νὰ τηρῇ τὸ ὅριον φορτώσεως. Οἱ Κανονισμοὶ οἱ καθορίζοντες τὰ πρὸς τήρησιν ὅρια φορτώσεως δημοσιεύονται κατὰ τὸν αὐτὸν ὡς καὶ τὰ τιμολόγια τύπον. Ὁ σιδηρόδρομος ὑποδεικνύει εἰς τὸν ἀποστολέα, τῇ αἰτήσει του, τὸ πρὸς τήρησιν ὅριον φορτώσεως.

7. Ἀνεξαρτήτως τῆς καταβολῆς τῆς διαφορᾶς κομίστρων καὶ τῆς ἀποζημιώσεως δι' ἐνδεχομένας ζημίας, ὁ σιδηρόδρομος δύναται νὰ ἀξιώσῃ καὶ τὴν καταβολὴν προστίμου εἰς τὰς κάτωθι καθοριζομένας περιπτώσεις:

α) Ἐν περιπτώσει ἀντικανονικοῦ, ἀνακριβοῦς ἢ ἀτελοῦς καθορισμοῦ τῶν ἀποκλειομένων τῆς μεταφορᾶς βάσει τοῦ Παραρτήματος Ι ὑλικῶν καὶ ἀντικειμένων τὸ πρόστιμον εἶναι τρία φράγκα ἀνὰ χιλιόγραμμον μικτοῦ βάρους τοῦ ὅλου δέματος.

β) Ἐν περιπτώσει ἀντικανονικοῦ, ἀνακριβοῦς ἢ ἀτελοῦς καθορισμοῦ, τῶν ὑπὸ ὅρους μεταφερομένων βάσει τοῦ Παραρτήματος Ι ὑλικῶν καὶ ἀντικειμένων, ἢ μὴ τηρήσεως τῶν ἐν τῷ Παραρτήματι τούτῳ ὁριζομένων μέτρων ἀσφαλείας, τὸ πρόστιμον εἶναι δύο φράγκα ἀνὰ χιλιόγραμμον μικτοῦ βάρους τοῦ ὅλου δέματος.

γ) Ἐν περιπτώσει καθορισμοῦ, ἐμφαίνοντος 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 καθ' οἱονδήποτε τρόπον νὰ συντελέσῃ εἰς τὸ νὰ εὐνοηθῇ ἡ ἀποστολὴ διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τιμολογίου ἐπὶ μᾶλλον μειωμένου ἔναντι τοῦ κανονικῶς ἐφαρμοστέου τιμολογίου, τὸ πρόστιμον ἰσοῦται μὲ τὸ διπλάσιον τῆς διαφορᾶς μεταξὺ τῶν κομίστρων ἀπὸ τοῦ σημείου ἀποστολῆς μέχρι τοῦ σημείου προορισμοῦ τὰ ὁποῖα θὰ ἦταν κανονικῶς εἰσπρακτέα βάσει κανονικῆς καὶ ἀκριβοῦς δηλώσεως τοῦ εἴδους καὶ τῶν ὑπολογισθέντων βάσει τοῦ ἐν τῇ φορτωτικῇ ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως γενομένου καθορισμοῦ τοῦ εἴδους.

Όταν ή αποστολή συνίσταται έξ εμπορευμάτων τιμολογουμένων επί τιμάς διαφόρους, τό δέ βάρος έκάστου εμπορεύματος δύναται νά προσδιορισθῆ ἄνευ δυσκολίας, τό 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 τό πρόστιμον ἰσοῦται μέ τό διπλάσιον τῆς διαφορᾶς μεταξύ τῶν κομίστρων βάσει τοῦ δηλωθέντος βάρους καί τῶν κομίστρων βάσει τοῦ ἐξακριβωθέντος βάρους ὑπολογιζομένων εἰς ἀμφοτέρας τάς περιπτώσεις διά τήν ὅλην διαδρομήν ἀπό τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς μέχρι τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ, τῆς ὑπό στοιχ. γ΄ ἀνωτέρω διατάξεως οὔσης ἀναλογικῶς ἐφαρμοστέας.

ε) Ἐν περιπτώσει ὑπερφορτώσεως πέραν τοῦ ὁρίου φορτώσεως φορτηγοῦ ὀχήματος φορτωθέντος ὑπό τοῦ ἀποστολέως, τό πρόστιμον ἰσοῦται μέ τό πενταπλάσιον τοῦ κομίστρου μεταξύ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς καί τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ, τοῦ καθ' ὑπέρβασιν τοῦ ὁρίου φορτώσεως βάρους.

στ) Ἄν δ' ἐν καί τό αὐτό φορτηγόν, ὑπάρχῃ ἔνδειξις βάρους κατωτέρω τοῦ πραγματικοῦ καί ὑπερφόρτωσις πέραν τοῦ ὁρίου φορτώσεως, τά εἰς ἀμφοτέρας τάς παραβάσεις ταύτας ἀναφερόμενα πρόστιμα εἰσπράττονται ἀθροιστικῶς.

8. Τό κατά τήν παράγρ. 7 εἰσπρακτέον πρόστιμον βαρύνει τό μεταφερόμενον ἐμπόρευμα ἀνεξαρτήτως τοῦ τόπου εἰς ὃν διεπιστώθησαν τά δικαιολογοῦντα τήν εἴσπραξιν τούτου περιστατικά.

9. Τό ποσόν τῶν προστίμων καί ἡ αἰτία τῆς εἰσπράξεως αὐτῶν πρέπει νά μνημονεύωνται ἐν τῇ φορτωτικῇ.

10. Δέν ὀφείλεται πρόστιμον ἐπί τῶν κάτωθι περιπτώσεων:

α) Εἰς περίπτωσιν ἀνακριβοῦς ἐνδείξεως τοῦ βάρους, ὅταν ἡ ὑπό τοῦ σιδηροδρόμου ζύγισις εἶναι ὑποχρεωτική κατά τούς ἰσχύοντας κανόνας ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς.

β) Εἰς περίπτωσιν ἀνακριβοῦς ἐνδείξεως τοῦ βάρους ἤ εἰς περίπτωσιν ὑπερφορτώσεως πέραν τοῦ ὁρίου φορτώσεως ἄν ὁ ἀποστολεύς εἶχε ζητήσει ἐν τῇ φορτωτικῇ ὅπως γίνῃ ζύγισις ὑπό τοῦ σιδηροδρόμου.

γ) Εἰς περίπτωσιν ὑπερφορτώσεως πέραν τοῦ ὁρίου φορτώσεως προκυψάσης κατά τήν διάρκειαν τῆς μεταφορᾶς ἐξ ἀτμοσφαιρικῶν ἐπιδράσεων, ἐφόσον ἀποδεικνύεται ὅτι ἡ φόρτωσις τοῦ φορτηγοῦ δέν παρουσίαζεν ὑπέρβασιν τοῦ ὁρίου φορτώσεως κατά τήν παράδοσιν πρός μεταφοράν ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς.

δ) Εἰς περίπτωσιν αὐξήσεως βάρους ἐπελθούσης κατά τήν μεταφοράν, χωρίς νά ὑπάρχῃ καί ὑπέρβασις τοῦ ὁρίου φορτώσεως, ἐφόσον ἀποδεικνύεται ὅτι ἡ αὔξησις αὕτη ὀφείλεται εἰς ἀτμοσφαιρικάς ἐπιδράσεις.

ε) Εἰς περίπτωσιν ἀνακριβοῦς ἐνδείξεως τοῦ βάρους χωρίς ὅμως νά ὑπάρχῃ καί ὑπέρβασις τοῦ ὁρίου φορτώσεως ὅταν ἡ διαφορά μεταξύ τοῦ ἐνδειχθέντος ἐν τῇ φορτωτικῇ καί τοῦ διαπιστωθέντος βάρους δέν ὑπερβαίνῃ τά δύο τοῖς ἑκατόν τοῦ δηλωθέντος βάρους.

11. Διαπιστουμένης ὑπερβάσεως τοῦ ὁρίου φορτώσεως ὑπό τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς ἤ ὑπό ἐνδιαμέσου σταθμοῦ, τό ὑπερβάλλον μέρος τοῦ φορτίου δύναται νά ἀφαιρεθῇ ἐκ τοῦ φορτηγοῦ ἔστ ωκαί ἄν δέν ὑπάρχῃ περίπτωσις εἰσπράξεως προστίμου. Συντρεχούσης περιπτώσεως, ὁ ἀποστολεύς προσκαλεῖται ἀμέσως νά γνωρίσῃ κατά τίνα τρόπον θέλει νά διαθέσῃ τό ὑπερβάλλον τμῆμα τοῦ φορτίου.

Ὁ παραλήπτης ὅμως ὁ ὁποῖος ἐτροποποίησε δυνάμει τοῦ ἄρθρου 22, τήν σύμβασιν μεταφορᾶς πρέπει νά εἰδοποιηθῇ καί νά κληθῇ νά δώσῃ ὁδηγίας ὡς πρός τό ὑπερβάλλον τμῆμα τοῦ φορτίου.

Τό ὑπερβάλλον τμῆμα τοῦ φορτίου τιμολογεῖται διά τήν διανυθεῖσαν διαδρομήν βάσει τοῦ ἐφαρμοστέου εἰς τήν κυρίαν ἀποστολήν κομίστρου, συντρεχούσης δέ περιπτώσεως, καί μετά τοῦ ἐν παραγρ. 7 προβλεπομένου προστίμου. Εἰς τήν περίπτωσιν ἐκφορτώσεως τά σχετικά τέλη εἰσπράττονται συμφώνως πρός τό τιμολόγιον προσθέτων τελῶν τοῦ ἐνεργήσαντος τήν ἐκφόρτωσιν σιδηροδρόμου.

Ἄν ὁ δικαιοῦχος δώσῃ ἐντολήν νά ἀποσταλῇ τό ὑπερβάλλον τμῆμα τοῦ φορτίου εἰς τόν σταθμόν προορισμοῦ τῆς κυρίας ἀποστολῆς, εἰς ἄλλον σταθμόν προορισμοῦ ἤ νά ἐπιστραφῇ τοῦτο εἰς τόν σταθμόν ἀποστολῆς, ἡ μεταφορά τούτου θά ὑπαχθῇ εἰς τούς ὅρους διενεργείας χωριστῆς ἀποστολῆς.

Ἄρθρον 8.

Σύναψις συμβάσεως μεταφορᾶς. Ἀντίγραφον τῆς φορτωτικῆς,

1. Ἡ σύμβασις μεταφορᾶς συνάπτεται εὐθύς ὡς ὁ σιδηρόδρομος ἀποστολῆς ἀποδεχθῇ τό ἐμπόρευμα συνοδευόμενον ὑπό τῆς φορτωτικῆς. Ἡ παραλαβή πιστοποιεῖται διά σφραγίσεως τῆς φορτωτικῆς διά τῆς σφραγίδος τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς, ἐμφαινούσης τήν ἡμερομηνίαν παραλαβῆς.

2. Ἡ σφράγισις πρέπει νά γίνῃ εὐθύς μετά τήν παράδοσιν τοῦ συνόλου τῆς ἀποστολῆς, ἡ ὁποία ἀποτελεῖ ἀντικείμενον τῆς φορτωτικῆς καί τήν πληρωμήν τῶν τελῶν. τά ὁποῖα ἀναλαμβάνει ὁ ἀποστολεύς. Ἡ σφράγισις ἐφόσον τοῦτο ζητεῖται ὑπό τοῦ ἀποστολέως πρέπει νά γίνῃ ἐπί παρουσίᾳ αὐτοῦ.

3. Μετά τήν σφράγισιν, ἡ φορτωτική ἀποτελεῖ ἀποδεικτικόν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

4. Προκειμένου ὅμως περί ἐμπορευμάτων, τῶν ὁποίων ἡ φόρτωσις ἀπόκειται εἰς τόν ἀποστολέα βάσει τιμολογιακῶν διατάξεων ἤ συμφωνιῶν συναφθεισῶν μετ' αὐτοῦ, ἐφόσον τοιαῦται συμφωνίαι ἐπιτρέπονται εἰς τόν σταθμόν ἀποστολῆς, αἱ ἐγγραφαί τῆς φορτωτικῆς. αἱ ἀναφερόμεναι εἴτε εἰς τό βάρος εἴτε εἰς τό ποσόν τῶν δεμάτων, δέν ἀποτελοῦν ἀπόδειξιν κατά τοῦ σιδηροδρόμου ἐκτός ἄν ἐγένετο ἀπό μέρους τοῦ σιδηροδρόμου ἐπαλήθευσις τοῦ βάρους ἤ τοῦ ποσοῦ τῶν δεμάτων καί βεβαίωσις τούτων ἐν τῇ φορτωτικῇ. Ἐν ἐνδεχομένῃ περιπτώσει ἀπόδειξις τῶν ἐνδείξεων τούτων δύναται νά γίνῃ μερίμνῃ τοῦ σιδηροδρόμου διά προσαγωγῆς ἀποδεικτικῶν μέσων ἄλλων ἀπό τήν ἐπαλήθευσιν καί τήν ἐν τῇ φορτωτικῇ βεβαίωσιν τοῦ ἀποτελέσματος αὐτῆς.

5. Ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νά βεβαιώσῃ καί ἐπί τοῦ ἀντιγράφου τῆς φορτωτικῆς, διά σφραγίσεως αὐτοῦ μέ τήν χρονολογικήν σφραγίδα, τήν παραλαβήν τοῦ ἐμπορεύματος καί τήν ἡμερομηνίαν ἀποδοχῆς του πρός μεταφοράν, πρό τῆς ἐπιστροφῆς τοῦ ἀντιγράφου τούτου εἰς τόν ἀποστολέα.

Τό ἀντίγραφον τοῦτο δέν ἔχει τήν ἀξίαν οὔτε τῆς συνοδευούσης τό ἐμπόρευμα φορτωτικῆς οὔτε ἄλλου τίτλου μεταφορᾶς.

Ἄρθρον 9.

Τιμολόγια. Ἰδιαίτεραι συμφωνίαι.

1. Τά κόμιστρα καί τά πρόσθετα τέλη ὑπολογίζονται συμφώνως πρός τά νομίμως ἰσχύοντα καί προσηκόντως δημοσιευθέντα ἐν ἑκάστῳ Κράτει τιμολόγια, τά ὁποῖα εἶναι ἐν ἰσχύϊ κατά τόν χρόνον τῆς συνάψεως τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, ἔστω καί ἄν ὁ ὑπολογισμός τῶν κομίστρων γίνεται χωριστά ἐπί διαφόρων τμημάτων τῆς διαδρομῆς.

Ἡ δημοσίευσις ὅμως τῶν διεθνῶν τιμολογίων εἶναι ὑποχρεωτική μόνον διά τά Κράτη τῶν ὁποίων οἱ σιδηρόδρομοι μετέχουν εἰς τά τιμολόγια ταῦτα ὡς δίκτυα ἀφετηρίας ἤ προορισμοῦ.

Αἱ αὐξήσεις διεθνῶν τιμολογίων ἤ ἄλλων διατάξεων, αἱ ὁποῖαι συνεπάγονται τήν ἐπί τό αὐστηρότατον μεταβολήν τῶν ὑπό τῶν τιμολογίων τούτων προβλεπομένων ὅρων μεταφορᾶς, δέν ἐφαρμόζονται πρό τῆς παρελεύσεως 15 τοὐλάχιστον ἡμερῶν ἀπό τῆς δημοσιεύσεώς των, ἐξαιρέσει τῶν κάτωθι περιπτώσεων:

α) Ἄν τό διεθνές τιμολόγιον, προβλέπῃ ἐπέκτασιν ἐσωτερικοῦ τιμολογίου ἐφ' ὅλης τῆς διαδρομῆς, ἰσχύουν αἱ προθεσμίαι δημοσιεύσεως τοῦ ἐσωτερικοῦ τούτου τιμολογίου.

β) Ἄν αἱ αὐξήσεις τῶν τιμῶν τοῦ διεθνοῦς τιμολογίου εἶναι ἐπακόλουθοι γενικῆς αὐξήσεως τῶν ἐσωτερικῶν τιμολογίων συμμετέχοντος δικτύου ἰσχύουν αὗται ἀπό τῆς ἐπομένης τῆς δημοσιεύσεώς των, ὑπό τήν προϋπόθεσιν ὅτι, ἡ ἀναπροσαρμογή τῶν τιμῶν τοῦ διεθνοῦς τιμολογίου, τήν ὁποίαν συνεπάγεται ἡ αὔξησις αὕτη, ἀνηγγέλθη πρό δέκα πέντε τοὐλάχιστον ἡμερῶν. Ἡ ἀναγγελία ὅμως αὕτη, δέν δύναται νά προηγηθῇ τῆς ἡμερομηνίας δημοσιεύσεως τῆς αὐξήσεως τῶν τιμῶν τῶν περί ὧν ὁ λόγος ἐσωτερικῶν τιμολογίων.

γ) Προκειμένης ἀνάγκης πρὸς διόρθωσιν κομίστρων καὶ προσθέτων τελῶν, προβλεπομένων εἰς διεθνῆ τιμολόγια, κατ' ἀκολουθίαν συναλλαγματικῶν διακυμάνσεων, ἢ ἐὰν παραστῇ ἀνάγκη διορθώσεως ἐμφανῶν λαθῶν. αἱ συναφεῖς τροποποιήσεις τίθενται ἐν ἰσχύϊ ἀπὸ τῆς ἐπομένης τῆς δημοσιεύσεώς των.

Τὰ τιμολόγια πρέπει νὰ περιέχουν πάσας τὰς πρὸς ὑπολογισμὸν τῶν κομίστρων καὶ τῶν προσθέτων τελῶν ἀναγκαίας ἐνδείξεις, ἐνδεχομένως δὲ νὰ ὁρίζουν καὶ τοὺς ὅρους ἐπικαταλλαγῆς.

2. Τὰ τιμολόγια πρέπει νὰ γνωστοποιοῦν πάντας τοὺς εἰς τὰς διαφόρους μεταφορὰς ἀναφερομένους εἰδικοὺς ὅρους συγκεκριμένως δὲ τὴν ταχύτητα διὰ τὴν ὁποίαν ἰσχύουν. Ἐφ' ὅσον ὁ σιδηρόδρομος ἔχῃ δι' ὅλα τὰ ἐμπορεύματα ἢ δι' ὡρισμένα ἐξ αὐτῶν ἢ δι' ὡρισμένας διαδρομάς, τιμολόγησιν ἀναφερομένην εἰς μίαν μόνην ταχύτητα, ἡ τιμολόγησις αὕτη δύναται νὰ ἐφαρμοσθῇ ἐπὶ μεταφορῶν διενεργουμένων, εἴτε μὲ λευκὴν φορτωτικήν, εἴτε μὲ φορτωτικὴν μὲ ἐρυθρὰς ταινίας ὑπὸ ὅρους, σχετικῶς μὲ τὴν προθεσμίαν παραδόσεως, οἱ ὁποῖοι προκύπτουν δι' ἑκατέραν τῶν φορτωτικῶν τούτων ἐκ τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 6 παραγρ. 4 καὶ ἐκ τοῦ ἄρθρου 11.

Οἱ ὅροι τῶν τιμολογίων ἰσχύουν ἐφόσον δὲν ἀντίκεινται εἰς τὴν παροῦσαν σύμβασιν ἄλλως θεωροῦνται οὗτοι ὡς ἄκυροι καὶ ἀνύπαρκτοι.

Τὰ διεθνῆ τιμολόγια, δυνατὸν νὰ καθορισθῶσιν ὡς ὑποχρεωτικῶς ἐφαρμοστέα ἐν διεθνεῖ ὑπηρεσίᾳ, ἀποκλειομένων τῶν ἐσωτερικῶν τιμολογίων, ἐφόσον, κατὰ μέσον ὅρον, δὲν ἄγουν εἰς ἐφαρμογὴν τελῶν αἰσθητῶς ἀνωτέρων ἀπὸ ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα προκύπτουν ἐκ συναρμογῆς τῶν ἐσωτερικῶν τιμολογίων.

Ἡ ἐφαρμογὴ διεθνοῦς τιμολογίου δύναται νὰ ἐξαρτηθῇ ἐκ τοῦ ὅρου ὅπως ζητηθῇ αὕτη ρητῶς διὰ τῆς φορτωτικῆς.

3. Ἡ ἐφαρμογὴ τῶν τιμολογίων πρέπει νὰ εἶναι ἐνιαία ἔναντι ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων.

Οἱ σιδηρόδρομοι δύνανται νὰ συνάψουν ἰδιωτικὰς συμφωνίας περιλαμβανούσας ἐκπτώσεις ἐπὶ τῶν κομίστρων ἢ ἄλλα πλεονεκτήματα ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ἐγκρίσεως ὑπὸ τῶν Κυβερνήσεων αὐτῶν καὶ ἐφόσον παρόμοιοι ὅροι χορηγοῦνται εἰς πελάτας τελοῦντας ὑπὸ παρομοίας συνθήκας.

Ἐκπτώσεις κομίστρων δυνατὸν νὰ χορηγηθῶσι διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ σιδηροδρόμου, διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν Δημοσίων Ὀργανώσεων ἢ ὑπὲρ ἀγαθοεργῶν σκοπῶν.

Ἡ δημοσίευσις τῶν δυνάμει τῆς δευτέρας καὶ τρίτης παραγράφου λαμβανομένων μέτρων δὲν εἶναι ὑποχρεωτική.

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, ἀστυνομικὰ δικαιώματα, 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.

Αἱ δαπάναι αὗται θὰ βεβαιῶνται προσηκόντως καὶ θὰ χρεῶνται, χωριστὰ ἑκάστη, ἐν τῇ φορτωτικῇ εἰς τὴν ὁποίαν θὰ ἐπισυνάπτωνται καὶ τὰ οἰκεῖα δικαιολογητικά. Ἐφ' ὅσον ἡ πληρωμὴ τῶν ἐν λόγῳ δαπανῶν βαρύνῃ τὸν ἀποστολέα, τὰ σχετικὰ δικαιολογητικὰ δὲν παραδίδονται εἰς τὸν παραλήπτην μετὰ τῆς φορτωτικῆς, ἀλλὰ εἰς τὸν ἀποστολέα μετὰ τοῦ σχετικοῦ λογαριασμοῦ δαπανῶν, ὡς προβλέπεται ἐν ἄρθρῳ 17 παραγρ. 7.

Ἄρθρον 10.

Ἐφαρμοστέα δρομολόγια καὶ τιμολόγια.

1. Ὁ ἀποστολεὺς δύναται νὰ ὁρίσῃ ἐν τῇ φορτωτικῇ τὸ ἀκολουθητέον δρομολόγιον διὰ καθορισμοῦ τῶν συνοριακῶν σημείων ἢ σταθμῶν ἤ, ἐνδεχομένως, τῶν σταθμῶν μεταβιβάσεως μεταξὺ σιδηροδρομικῶν δικτύων. Ἡ τοιαύτη διὰ τὸν ἀποστολέα δυνατότης περιορίζεται εἰς τὸν καθορισμὸν τῶν συνοριακῶν σημείων ἢ σταθμῶν καὶ μόνον οἱ ὁποῖοι λειτουργοῦν διὰ τὴν διεθνῆ ὑπηρεσίαν μεταφορῶν ἐν τῇ συγκεκριμένῃ διαδρομῇ.

2. Ἐξομοιοῦνται πρὸς καθορισμὸν δρομολογίου:

α) Ἡ ἔνδειξις τῶν σταθμῶν, εἰς τοὺς ὁποίους πρέπει νὰ ἐκτελεσθοῦν αἱ ἀπαιτούμεναι ὑπὸ τῶν τελωνειακῶν καὶ ἄλλων διοικητικῶν ἀρχῶν διατυπώσεις ὡς καὶ ἡ ἔνδειξις τῶν σταθμῶν εἰς τοὺς ὁποίους ἡ μεταφορὰ πρέπει νὰ τύχῃ εἰδικῶν φροντίδων (περιποίησις μεταφερομένων ζώων, ἀναπάγωσις κλπ.).

β) Ἡ ἔνδειξις τῶν ἐφαρμοστέων τιμολογίων, ἐφόσον αὕτη καθορίζει ἐπαρκῶς τοὺς σταθμοὺς μεταξὺ τῶν ὁποίων πρέπει νὰ ἐφαρμοσθοῦν τὰ αἰτούμενα τιμολόγια.

γ) Ἡ δήλωσις πληρωμῆς τοῦ ὅλου ἢ μέρους τῶν τελῶν μεταφορᾶς μέχρι σημείου X (τῆς ἐνδείξεως X καθοριζούσης ὀνομαστικῶς τὸ σημεῖον συναρμογῆς τῶν τιμολογήσεων τῶν ὁμόρων χωρῶν).

3. Ἐκτὸς τῶν ἐν ἄρθρῳ 5 παραγρ. 4 καὶ παραγρ. 5 καὶ ἐν ἄρθρῳ 24 παραγρ. 1 προβλεπομένων περιπτώσεων, ὁ σιδηρόδρομος δύναται νὰ ἐκτελέσῃ τὴν μεταφορὰν διὰ δρομολογίου ἄλλου ἀπὸ τοῦ ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ὁρισθέντος μόνον ὑπὸ τὰς ἑξῆς προϋποθέσεις:

α) Ὅτι αἱ ὑπὸ τῶν Τελωνειακῶν καὶ ἄλλων Διοικητικῶν Ἀρχῶν ἀπαιτούμεναι διατυπώσεις ὡς καὶ ἡ εἰς τὴν ἀποστολὴν παροχὴ εἰδικῶν φροντίδων (περιποιήσεις πρὸς μεταφερόμενα ζῶα, ἀναπάγωσις κλπ.) θὰ γίνουν ὁπωσδήποτε εἰς τοὺς ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ὁρισθέντας σταθμούς.

β) Ὅτι ἡ ἀποστολὴ δὲν θὰ ὑπαχθῇ εἰς τέλη καὶ προθεσμίας μεταφορᾶς ἀνωτέρας τῶν ἀντιστοίχων τελῶν καὶ προθεσμιῶν, ὑπολογιζομένων βάσει τοῦ ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ὁρισθέντος δρομολογίου.

4. Τηρουμένων τῶν διατάξεων τῆς παραγρ. 3, τὰ τέλη μεταφορᾶς καὶ αἱ προθεσμίαι παραδόσεως ὑπολογίζονται βάσει τοῦ ὁρισθέντος ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως δρομολογίου, ἢ ἐν ἐλλείψει τοιούτου, βάσει τοῦ ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου ἐκλεγέντος.

5. Ὁ ἀποστολεὺς δύναται νὰ ὁρίσῃ ἐν τῇ φορτωτικῇ τὰ ἐφαρμοστέα τιμολόγια. Ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ ἐφαρμόσῃ τὰ τιμολόγια ταῦτα, ἐφόσον πληροῦνται αἱ διὰ τὴν ἐφαρμογήν των καθωρισμέναι προϋποθέσεις.

6. Ἂν 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 διεθνοῦς τιμολογίου μεταξὺ τῶν σταθμῶν ἀποστολῆς καὶ προορισμοῦ, ἂν ὁ σιδηρόδρομος, ἐλλείψει ἐπαρκῶν ὁδηγιῶν τοῦ ἀποστολέως, ἐφήρμοσε τὸ τιμολόγιον τοῦτο, ὑποχρεοῦται νὰ ἐπιστρέψῃ εἰς τὸν δικαιοῦχον, ἐπὶ τῇ αἰτήσει του, τὴν τυχὸν 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 φορτωτικήν.

Ἄρθρον 11.

Προθεσμίαι παραδόσεως.

1. Αἱ προθεσμίαι παραδόσεως ὁρίζονται 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 ὁριζόμεναι 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 κανονικῶν ἢ τῶν διεθνῶν τιμολογίων, ὡς προβλέπεται ἐν τῇ παραγρ. 1, τηρουμένων δὲ καὶ τῶν διατάξεων τῶν κατωτέρω παραγράφων, αἱ προθεσμίαι παραδόσεως εἶναι αἱ ἑξῆς:

α) Διὰ **τὴν μεγάλην ταχύτητα:**

1ον προθεσμία **ἀποστολῆς, 12 ὥραι.**

2ον προθεσμία **μεταφορᾶς, ἀνὰ κλάσμα ἀδιαίρετον 300 χλμ. τιμολογιακῆς ἀποστάσεως, 24 ὥραι.**

β) Διὰ **τὴν μικρὰν ταχύτητα:**

1ον προθεσμία **ἀποστολῆς, 24 ὥραι.**

2ον προθεσμίαι **μεταφορᾶς ἀνὰ κλάσμα ἀδιαίρετον 200 χλμ. τιμολογιακῆς ἀποστάσεως, 24 ὥραι.**

3. Ἡ προθεσμία **μεταφορᾶς** ὑπολογίζεται ἐπὶ τῆς συνολικῆς ἀποστάσεως **μεταξὺ** τῶν σταθμῶν ἀποστολῆς καὶ προορισμοῦ. Ἡ **προθεσμία ἀποστολῆς** ὑπολογίζεται ἅπαξ μόνον ἀνεξαρτήτως **τοῦ ἀριθμοῦ τῶν δικτύων,** διὰ τῶν ὁποίων ἐκτελεῖται **ἡ μεταφορά.**

4. **Οἱ Νόμοι καὶ οἱ Κανονισμοὶ** ἑκάστου Κράτους ὁρίζουν κατὰ ποῖον **μέτρον οἱ σιδηρόδρομοι** ἔχουν τὴν εὐχέρειαν καθορισμοῦ **συμπληρωματικῶν προθεσμιῶν** ἐν ταῖς κάτωθι περιπτώσεσι:

α) **Δι' ἀποστολὰς παραδιδομένας** 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 διὰ σχεδίας** ἢ πλοίου,

εἴτε **δι' ὁδοῦ μὴ συμπεριλαμβανούσης** τμῆμα σιδηροδρομικῆς γραμμῆς,

εἴτε **δι' ὡρισμένων συνδέσεων** ἐνουσῶν δύο γραμμὰς ἑνὸς 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 ἀσυνήθη αὔξησιν **τῆς ἐμπορικῆς** κινήσεως, εἴτε ἀσυνήθεις διὰ **τὴν ἐκμετάλλευσιν δυσχερείας.**

5. Αἱ ἐν τῇ παραγρ. 4, στοιχ. α), β) καὶ γ) προβλεπόμεναι συμπληρωματικαὶ **προθεσμίαι πρέπει** νὰ ἐμφαίνωνται ἐν **τοῖς** τιμολογίοις.

Αἱ ἐν τῇ παραγρ. 4, στοιχ. δ) προβλεπόμεναι συμπληρωματικαὶ προθεσμίαι **ὑπόκεινται** εἰς ὑποχρεωτικὴν δημοσίευσιν καὶ δὲν δύνανται νὰ **'τχύσουν** πρὸ τῆς δημοσιεύσεώς των.

6. Ἡ **προθεσμία** παραδόσεως ἀρχίζει νὰ τρέχῃ ἀπὸ τοῦ μεσονυκτίου **μετὰ τὴν ἐν ἄρθρῳ 8,** παρ. 1 προβλεπομένην παραλαβὴν τοῦ ἐμπορεύματος πρὸς μεταφοράν. 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 τὰς Κυριακὰς ἢ τὴν ἐν λόγῳ ἐξαιρετέαν ἡμέραν.

7. Ἡ **προθεσμία παραδόσεως** ἀναστέλλεται ὡς κάτωθι:

α) **Δι' ὅλας τὰς ἀποστολάς,** πλὴν τῆς τεριπτώσεως λάθους καταλογιστέου εἰς τὸν σιδηρόδρομον, **καθ' ὅλον** τὸ διάστημα ἀκινησίας αὐτῶν, προκαλουμένης ἐκ τῶν κάτωθι αἰτίων:

1ον. Τῆς κατὰ τὸ ἄρθρον 7, παράγραφοι 2 καὶ 3 ἐπαληθεύσεως ἡ ὁποία ἀποκαλύπτει διαφορὰς σχετικῶς μὲ τὰς ἐν τῇ φορτωτικῇ ἐγγραφάς.

2ον. Τῆς **διενεργείας** τῶν ὑπὸ τῶν τελωνειακῶν καὶ ἄλλων διοικητικῶν Ἀρχῶν ὁριζομένων διατυπώσεων.

3ον. Τῆς κατὰ τὸ ἄρθριν 21 ἢ 22 ἐντολῆς περὶ τροποποιήσεως τῆς συμβάσεως **μεταφορᾶς.**

4ον. Τῶν ληπτέων εἰδικῶν μέτρων διὰ τὴν ἀποστολὴν (περιποίησις ζώων, ἀναπάγωσις κλπ.).

5ον. Οἱασδήποτε διακοπῆς τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως, παρακωλυούσης προσκαίρως τὴν ἔναρξιν 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 ὡρισμένας νομίμως καθωρισμένας ἡμέρας ἀργίας, ἐφόσον ἐν ὡρισμένῳ Κράτει, οἱ Νόμοι ἢ οἱ Κανονισμοὶ προβλέπουν **ὁλικὴν ἢ μερικὴν διακοπὴν τῆς μεταφορᾶς,** διὰ μεγάλης ταχύτητος, τῶν ἐμπορευμάτων κατὰ τὰς Κυριακὰς τὰς ἐν λόγῳ ἡμέρας ἀργίας.

Τὸ αἴτιον καὶ ἡ διάρκεια τῶν ὑπὸ στοιχ. α) προβλεπομένων ἀναστολῶν τῆς προθεσμίας παραδόσεως πρέπει νὰ μνημονευθῶσιν ἐν τῇ φορτωτικῇ. Δοθείσης περιπτώσεως, αἱ ἀναστολαὶ αὗται τῆς προθεσμίας παραδόσεως δύνανται νὰ ἀποδειχθῶσι καὶ διὰ μέσων ἄλλων ἀπὸ τὰς ἐν τῇ φορτωτικῇ ἐγγραφάς.

8. Ἐφόσον ἡ προθεσμία παραδόσεως λήγει ἀναγκαίως μετὰ τὴν κανονικὴν ὥραν λήξεως τῆς ὑπηρεσίας ἐν τῷ σταθμῷ προορισμοῦ, ἡ λῆξις τῆς προθεσμίας ταύτης μετατίθεται μέχρι δύο ὡρῶν μετὰ τὴν ὥραν τῆς προσεχοῦς ἐνάρξεως λειτουργίας τοῦ ἐν λόγῳ σταθμοῦ.

Ἐξ ἄλλου διὰ τὰς ἀποστολὰς μεγάλης ταχύτητος, ὁσάκις ἡ λῆξις τῆς προθεσμίας παραδόσεως συμπίπτει πρὸς Κυριακὴν ἢ ἄλλην νομίμως καθωρισμένην ἡμέραν ἀργίας, ὡς αὕτη ὁρίζεται ἐν παρ. 7, στοιχ. γ), ἡ λῆξις τῆς ἐν λόγῳ προθεσμίας μετατίθεται εἰς τὴν ἀντίστοιχον ὥραν τῆς ἀκολουθούσης πρώτης ἐργασίμου ἡμέρας.

9. Ἡ προθεσμία παραδόσεως θεωρεῖται ἄν, πρὸ τῆς λήξεώς της συνέτρεξαν τὰ κάτωθι περιστατικά:

α) Ἐγνωστοποιήθη ἡ ἄφιξις 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. Ἂν ὁ σιδηρόδρομος δεχθῇ πρὸς μεταφορὰν ἐμπόρευμα ἐμφανίζον ἔκδηλα ἴχνη ἐλάττης, δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ ὅπως ἡ κατάστασις τοῦ ἐμπορεύματος τούτου μνημονευθῇ εἰδικῶς ἐν τῇ φορτωτικῇ.

2. Ἐφόσον τὸ εἶδος τοῦ ἐμπορεύματος ἀπαιτεῖ συσκευασίαν, ὁ ἀποστολεὺς ὀφείλει νὰ συσκευάσῃ τοῦτο κατὰ τρόπον ὥστε νὰ προφυλάσσεται τοῦτο ἀπὸ ὁλικὴν ἢ μερικὴν ἀπώλειαν ἢ βλάβην κατὰ τὴν μεταφορὰν καὶ νὰ ἀποτρέπεται ὁ κίνδυνος νὰ προξενήσῃ τοῦτο ζημίαν εἰς πρόσωπα, εἰς τὸ ὑλικὸν ἢ εἰς ἄλλα ἐμπορεύματα.

Ἡ συσκευασία πρέπει ἐξ ἄλλου νὰ εἶναι σύμφωνος πρὸς τὰς διατάξεις τῶν τιμολογίων καὶ τῶν κανονισμῶν τοῦ σιδηροδρόμου ἀποστολῆς.

3. Ἂν ὁ ἀποστολεὺς δὲν συνεμορφώθη πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρ. 2, ὁ σιδηρόδρομος δύναται εἴτε νὰ ἀρνηθῇ τὴν ἀποστολήν, εἴτε νὰ ἀξιώσῃ ὅπως ὁ ἀποστολεὺς ἀναγνωρίσῃ ἐν τῇ φορτωτικῇ τὴν ἔλλειψιν ἢ τὴν ἐλαττωματικότητα τῆς συσκευασίας καὶ περιγράψῃ ταύτην ἀκριβῶς.

4. Ὁ ἀποστολεὺς εὐθύνεται δι' ὅλας τὰς συνεπείας τῆς ἐλλείψεως ἢ τῆς ἐλαττωματικότητος τῆς συσκευασίας. Ὑποχρεοῦται οὗτος συγκεκριμένως νὰ ἀποκαταστήσῃ τὴν ἐνδεχομένως ἐκ τοῦ λόγου τούτου προσγενομένην εἰς τὸν σιδηρόδρομον ζημίαν. Ἂν ἡ φορτωτικὴ δὲν μνημονεύῃ τὴν ἔλλειψιν ἢ τὴν ἐλαττωματικότητα τῆς συσκευασίας, ἡ ἀπόδειξις τῶν περιστατικῶν τούτων βαρύνει τὸν σιδηρόδρομον.

5. Ἂν ὁ ἀποστολεὺς ἀποστέλλῃ συνήθως ἐκ τοῦ αὐτοῦ σταθμοῦ ὁμοειδῆ ἐμπορεύματα, ἔχοντα ἀνάγκην συσκευασίας, παραδίδει δὲ ταῦτα εἴτε ἄνευ συσκευασίας, εἴτε ὑπὸ τὴν αὐτὴν πάντοτε ἐλλιπῆ συσκευασίαν, δύναται οὗτος νὰ ἀπαλλαγῇ τῆς τηρήσεως δι' ἑκάστην ἀποστολὴν τῶν διατάξεων τῆς παρ. 3 καταθέτων εἰς τὸν σταθμὸν τοῦτον γενικὴν δήλωσιν 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' ἑνὸς ἑκάστου τῶν

δεμάτων τῶν τμηματικῶν ἀποστολῶν, εὐκρινῶς καὶ ἀνεξιτήλως, οὕτως ὥστε νὰ ἀποκλείεται οἱαδήποτε σύγχισις καὶ ἐν ἀπολύτῳ συμφωνίᾳ πρὸς τὰς ἀντιστοίχους ἐνδείξεις τῆς φορτωτικῆς, τὰ κάτωθι στοιχεῖα:

α) Σήματα καὶ ἀριθμοὺς ἤ, ἀντὶ τούτων, τὴν διεύθυνσιν τοῦ παραλήπτου.

β) Τὸν σταθμὸν προορισμοῦ.

Ἐφόσον τοῦτο ὁρίζεται ὑπὸ τοῦ ἐφαρμοστέου ἐν τῷ σιδηροδρόμῳ ἀποστολῆς κανονισμοῦ, τὸ ἀνοματεπώνυμον καὶ ἡ διεύθυνσις τοῦ παραλήπτου, πρέπει νὰ ἀναγραφοῦν, εἴτε ἀκαλύπτως, εἴτε ὑπὸ ἀναδιπλουμένην πινακίδα, ἡ ὁποία μόνον ἐν ἐλλείψει τῆς φορτωτικῆς δύναται νὰ ἀνοιχθῇ.

Αἱ ἀνωτέρω ὑπὸ στοιχ. α) καὶ β) ἐνδείξεις πρέπει νὰ ἀναγράφωνται καὶ ἐπὶ τῶν καθ' ἕκαστα δεμάτων ἀποστολῶν κατὰ πλήρη φορτία, αἱ ὁποῖαι διενεργούμεναι διὰ συνδεδυασμένης μεταφορᾶς σιδηροδρομικῆς καὶ θαλασσίας, ὑπόκεινται ἀναγκαίως εἰς μεταφόρτωσιν.

Παλαιαὶ ἐπιγραφαὶ ἢ πινακίδες πρέπει νὰ διαγράφωνται ἢ νὰ ἀφαιροῦνται ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως.

7. Πλὴν ἐξαιρέσεως ρητῶς ὁριζομένης διὰ τῶν τιμολογίων, μεταφέρονται μόνον κατὰ πλήρη φορτία τὰ εὔθραυστα ἀντικείμενα (ὡς τὰ ὑλικά, αἱ πορσελάναι, τὰ πήλινα 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 ἄνθραξ, ἡ ἄσβεστος, ἡ τέφρα, τὰ κοινὰ χώματα ἢ τὰ χρωστικὰ χώματα), ἐκτὸς ἂν τὰ ἐμπορεύματα ταῦτα συσκευασθῶσιν ἢ συγκεντρωθῶσιν οὕτως ὥστε νὰ μὴ δύνανται νὰ θραυσθῶσι, νὰ ἀπωλεσθῶσι, νὰ ρυπάνωσιν ἢ νὰ προκαλέσωσι βλάβην εἰς ἄλλα δέματα.

Ἄρθρον 13.

Προσακτέα ἔγγραφα πρὸς ἐκτέλεσιν διατυπώσεων ὁριζομένων ὑπὸ τῶν τελωνειακῶν καὶ ἄλλων διοικητικῶν Ἀρχῶν. Τελωνειακὴ σφράγισις.

1. Ὁ ἀποστολεὺς ὑποχρεοῦται νὰ ἐπισυνάψῃ εἰς τὴν φορτωτικὴν τὰ ἀναγκαῖα ἔγγραφα πρὸς ἐκτέλεσιν, πρὸ τῆς εἰς τὸν παραλήπτην παραδόσεως τοῦ ἐμπορεύματος, τῶν ὑπὸ τῶν τελωνειακῶν καὶ ἄλλων διοικητικῶν ἀρχῶν ὁριζομένων διατυπώσεων. Τὰ ἔγγραφα ταῦτα πρέπει νὰ ἀναφέρωνται ἀποκλειστικῶς εἰς ἐμπορεύματα ἀνήκοντα εἰς τὴν ἰδίαν φορτωτικήν, ἐκτὸς ἂν ἄλλως ὁρίζεται διὰ τῶν διοικητικῶν διατάξεων ἢ τῶν τιμολογίων.

Ἂν ἡ ἐπισύναψις τῶν ἐγγράφων τούτων εἰς τὴν φορτωτικὴν δὲν εἶναι δυνατή, ὀφείλει ὁ ἀποστολεὺς νὰ ἀποστείλῃ ταῦτα ἐγκαίρως εἰς τὸ γραφεῖον σταθμοῦ ἢ τελωνείου ἢ οἱασδήποτε ἄλλης ἀρχῆς ὅπου πρέπει νὰ ἐλτελεσθοῦν αἱ διατυπώσεις. Ἡ φορτωτικὴ πρέπει νὰ ἐμφαίνῃ τὸ γραφεῖον, παρὰ τῷ ὁποίῳ τὰ ἔγγραφα ταῦτα θὰ εὑρίσκονται εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ σιδηροδρόμου.

2. Ὁ σιδηρόδρομος δὲν ὑποχρεοῦται νὰ ἐξετάσῃ ἂν τὰ προσαχθέντα ἔγγραφα εἶναι ἐπαρκῆ καὶ ἀκριβῆ.

Ὁ ἀποστολεὺς εὐθύνεται ἔναντι 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, ἐν περιπτώσει ἰδίου πταίσματος, εὐθύνεται διὰ τὰς συνεπείας ἀπωλείας, μὴ χρησιμοποιήσεως ἢ ἀνωμάλου χρησιμοποιήσεως τῶν ἐν τῇ φορτωτικῇ μνημονευομένων ἐγγράφων, τὰ ὁποῖα συνοδεύουν τὴν φορτωτικὴν ἢ κατετέθησαν παρ' αὐτῷ. 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 τελωνειακὰς διτάξεις ἐπὶ τῆς συσκευασίας καὶ τῆς καλύψεως τοῦ ἐμπορεύματος.

Ὁ σιδηρόδρομος δύναται νὰ ἀρνηθῇ ἀποστολὰς τῶν ὁποίων ἡ τελωνειακὴ σφράγισις εἶναι βεβλαμμένη ἢ ἐλλιπής.

Ἂν ὁ ἀποστολεὺς παρέλειψε νὰ συσκευάσῃ ἢ νὰ καλύψῃ τὸ ἐμπόρευμα κατὰ τὰς τελωνειακὰς διατάξεις, ὁ σιδηρόδρομος δικαιοῦται νὰ λάβῃ τὰ μέτρα ταῦτα. Αἱ ἐντεῦθεν δαπάναι βαρύνουν τὸ ἐμπόρευμα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΔΕΥΤΕΡΟΝ

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 κάμνῃ μνείαν εἰδικῆς ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου συμφωνίας συναφθείσης μεταξὺ τοῦ ἀποστολέως καὶ τοῦ σιδηροδρόμου.

Ὅταν ἡ φόρτωσις διενεργεῖται ἀπὸ τὸν ἀποστολέα, εἶναι οὗτος ὑπεύθυνος δι' ἁπάσας τὰς ἐκ πλημμελοῦς φορτώσεως συνεπείας. Ὑποχρεοῦται οὗτος συγκεκριμένως εἰς ἐπανόρθωσιν τῆς ἧς ὁ σιδηρόδρομος ὑπέστη ἐκ τοῦ λόγου τούτου ζημίας. Ἡ ἀπόδειξις τῆς πλημμελοῦς φορτώσεως βαρύνει τὸν σιδηρόδρομον.

3. Τὰ ἐμπορεύματα μεταφέρονται εἴτε διὰ κλειστῶν εἴτε δι' ἀνοικτῶν, εἴτε δι' εἰδικῶν διασκευασμένων φορτηγῶν ὀχημάτων, 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 ἰσχύουν διὰ τὴν ὅλην διαδρομήν.

Ἄρθρον 15.

Διατυπώσεις ἀπαιτούμεναι ὑπὸ τῶν τελωνειακῶν καὶ ἄλλων διοικητικῶν Ἀρχῶν.

1. Καθ' ὁδόν, αἱ ὑπὸ τῶν τελωνειακῶν καὶ ἄλλων διοικητικῶν Ἀρχῶν ὁριζόμεναι 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 παραγγελιοδόχου.

Δύναται ὅμως ὁ ἀποστολεὺς διὰ δηλώσεώς του ἐν τῇ φορτωτικῇ ἢ ὁ βάσει τοῦ ἄρθρου 22 δίδων τροποποιητικὴν ἐντολὴν παραλήπτης νὰ ζητήσῃ:

α) Νὰ παραστῇ αὐτοπροσώπως ἢ νὰ ἀντιπροσωπευθῇ δι' ἐντολοδόχου εἰς τὰς ἐν τῷ προηγουμένῳ ἐδαφίῳ προβλεπομένας ἐνεργείας, ἵνα δυνηθῇ νὰ παράσχῃ πᾶσαν πληροφορίαν ἢ οἱανδήποτε χρήσιμον διευκρίνισιν.

β) Ἂν καὶ καθ' ὃ μέτρον οἱ Νόμοι ἢ Κανονισμοὶ τοῦ Κράτους εἰς τὸ ὁποῖον θὰ ἐκτελεσθῶσι αἱ ὑπὸ τῶν τελωνειακῶν ἢ ἄλλων διοικητικῶν ἀρχῶν ἀπαιτούμεναι διατυπώσεις ἐπιτρέπουσι τοῦτο, νὰ ἐκτελέσῃ ὁ ἴδιος ἢ δι' ἐντολοδόχου του τὰς ὡς ἄνω διατυπώσεις καί, δοθείσης περιπτώσεως, νὰ καταβάλῃ τὰ τελωνειακὰ δικαιώματα καὶ λοιπὰ τέλη.

Οὔτε ὁ ἀποστολεύς, οὔτε ὁ δικαιούμενος εἰς διάθεσιν παλήπτης, οὔτε καὶ οἱ ἐντολοδόχοι αὐτῶν δικαιοῦνται νὰ λάβουν ὑπὸ τὴν κατοχήν των τὸ ἐμπόρευμα.

Ἂν ὁ ἀποστολεύς, διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν τελωνειακῶν ἢ ἄλλων διοικητικῶν διατυπώσεων, ὥρισε σταθμόν, παρὰ τῷ ὁποίῳ αἱ ἰσχύουσαι διατάξεις δὲν καθιστοῦν δυνατὴν τὴν ἐκτέλεσιν τῶν διατυπώσεων τούτων, ἢ ἂν οὗτος, συναφῶς μὲ τὰς ἐνεργείας ταύτας, ὥρισε οἱονδήποτε 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 ἐγγράψῃ ἐν τῇ φορτωτικῇ τὴν ἔνδειξιν «ἐλεύθερον τελωνειακῶν τελῶν», ὁ σιδηρόδρομος δι-

καιοῦται νὰ **ἐκτελέσῃ τὰς τελωνειακὰς διατυπώσεις** κατ' ἰδίαν ἐκλογήν, εἴτε καθ' ὁδόν, εἴτε ἐν τῷ σταθμῷ προορισμοῦ.

2. Τηρουμένης τῆς ἐν παρ. 1, δεύτερον ἐδάφιον, προβλεπομένης ἐξαιρέσεως, ὁ παραλήπτης δικαιοῦται νὰ ἐκτελέσῃ ἐν τῷ σταθμῷ προορισμοῦ, παρὰ τῷ ὁποίῳ ὑπάρχει τελωνειακὸν γραφεῖον, **τὰς τελωνειακὰς διατυπώσεις, ἐφόσον ἡ φορτωτικὴ** ὁρίζει ἐκτελωνισμὸν κατὰ **τὴν ἄφιξιν** ἢ ἂν ἐλλείψει τοιαύτης ἐντολῆς, **τὸ ἐμπόρευμα ἀφικνῆται** ὡς ὑποκείμενον εἰς τελωνειακὸν ἔλεγχον. **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 παρ. 1 ἂν ὁ παραλήπτης δὲν **ἐξοφλήσῃ** τὴν φορτωτικὴν ἐντὸς **τῆς προθεσμίας ἡ ὁποία ὁρίζεται** ὑπὸ τῶν ἰσχυόντων ἐν τῷ σταθμῷ **προορισμοῦ κανονισμῶν.**

Ἄρθρον 16.

Παράδοσις.

1. Ὁ σιδηρόδρομος **ὑποχρεοῦται** νὰ παραδώσῃ εἰς τὸν παραλήπτην, εἰς τὸν σταθμὸν προορισμοῦ, τὴν φορτωτικὴν καὶ τὸ ἐμπόρευμα **ἐπὶ ἀποδείξει παραλαβῆς** καὶ ἐπὶ τῇ καταβολῇ τῶν εἰς χρέωσιν τοῦ παραλήπτου φερομένων ἐν τῇ φορτωτικῇ ποσῶν.

Διὰ τῆς **ἀποδοχῆς τῆς φορτωτικῆς ὑποχρεοῦται**: ὁ παραλήπτης νὰ **καταβάλῃ εἰς τὸν σιδηρόδρομον** τὰ εἰς χρέωσίν του ἐν τῇ φορτωτικῇ **φερόμενα ποσά.**

2. Ἐξομοιοῦνται πρὸς παράδοσιν τοῦ ἐμπορεύματος εἰς τὸν παραλήπτην ἡ κατὰ τὰς ἰσχυούσας διατάξεις παράδοσις αὐτοῦ εἰς τὰς τελωνειακὰς ἢ φορολογικὰς ἀρχὰς ἐν ταῖς οἰκείαις ἐγκαταστάσεσιν ἢ ἀποθήκαις αὐτῶν, ἐφόσον αἱ τελευταῖαι αὗται δὲν τελοῦν ὑπὸ τὴν ἐπίβλεψιν τοῦ σιδηροδρόμου, ὡς καὶ ἡ ἀποθήκευσις αὐτοῦ παρὰ τῷ σιδηροδρόμῳ, ἢ ἡ παράδοσις εἰς παραγγελιοδόχον μεταφορᾶς ἢ καὶ ἡ εἰσαγωγὴ αὐτοῦ εἰς δημοσίαν ἀποθήκην.

3. Οἱ ἐν τῷ σταθμῷ προορισμοῦ ἰσχύοντες Νόμοι καὶ Κανονισμοὶ καθορίζουσι ἂν ὁ σιδηρόδρομος δικαιοῦται ἢ ὑποχρεοῦται νὰ παραδώσῃ τὰ ἐμπορεύματα εἰς τὴν κατοικίαν τοῦ παραλήπτου. Ἂν ὁ σιδηρόδρομος παραδώσῃ ἢ ἀναθέσῃ εἰς τρίτον τὴν παράδοσιν τοῦ ἐμπορεύματος εἰς τὴν κατοικίαν τοῦ παραλήπτου, ἡ παράδοσις θεωρεῖται ὡς συντελεσθεῖσα ἀπὸ τῆς στιγμῆς τῆς κατ' οἶκον παραδόσεως.

4. Μετὰ τὴν ἄφιξιν τοῦ ἐμπορεύματος ἐν τῷ σταθμῷ προορισμοῦ, ὁ παραλήπτης δικαιοῦται νὰ ζητήσῃ ἀπὸ τὸν σιδηρόδρομον ὅπως παραδώσῃ οὗτος εἰς αὐτὸν τὴν φορτωτικὴν καὶ τὸ ἐμπόρευμα. Ἂν διαπιστωθῇ ἀπώλεια τοῦ ἐμπορεύματος ἢ ἂν δὲν ἀφιχθῇ τοῦτο κατὰ τὴν λῆξιν τῆς ἐν ἄρθρῳ 30, παρ. 1 ὁριζομένης προθεσμίας, ὁ παραλήπτης δύναται νὰ ἀσκήσῃ ἰδίῳ ὀνόματι κατέναντι τοῦ σιδηροδρόμου τὰ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς γεννώμενα ὑπὲρ αὐτοῦ δικαιώματα.

5. Ὁ δικαιοῦχος 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.

6. Κατὰ τὰ λοιπὰ ἡ παράδοσις τοῦ ἐμπορεύματος διενεργεῖται, συμφώνως πρὸς τοὺς Νόμους καὶ Κανονισμοὺς τῆς χώρας προορισμοῦ.

Ἄρθρον 17.

Πληρωμὴ τῶν τελῶν.

1. Τὰ τέλη μεταφορᾶς (κόμιστρα, πρόσθετα τέλη, τελωνειακὰ δικαιώματα καὶ λοιπὰ τέλη προκύπτοντα ἀπὸ τῆς πρὸς μεταφορὰν παρλαβῆς 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 καὶ τὰ δικαιώματα ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα κατὰ τὸ ἐφαρμοστέον τιμολόγιον πρέπει νὰ προστεθῶσιν εἰς τὰς τιμὰς τῶν χιλιομετρικῶν τιμολογίων, γενικῶν ἢ ἐξαιρετικῶν, κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν κομίστρων.

2. Ὁ ἀποστολεὺς ὅστις ἀναλαμβάνει τὸ ὅλον ἢ μέρος τῶν τελῶν μεταφορᾶς πρέπει νὰ κάμῃ μνείαν τούτου δι' ἀναγραφῆς ἐν τῇ οἰκείᾳ στήλῃ τῆς φορτωτικῆς, κατὰ περίπτωσιν, μιᾶς τῶν κάτωθι παρατηρήσεων:

α) «Ἐλεύθερον παντὸς τέλους», ἐφόσον ἀναλαμβάνει ὅλα τὰ τέλη (κόμιστρα, πρόσθετα τέλη, τελωνειακὰ δικαιώματα καὶ ἄλλα τέλη).

β) «Ἐλεύθερον παντὸς τέλους ἐξαιρέσει», (ἀκριβὴς καθορισμὸς τῶν τελῶν τὰ ὁποῖα δὲν ἀναλαμβάνει), ἐφόσον ἀναλαμβάνει τὸ σύνολον τῶν τελῶν πλὴν τῶν ρητῶς ἐξαιρουμένων καὶ ἀκριβῶς καθοριζομένων.

γ) «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 μεταφοράν.

δ) «Ἐλεύθεον συμπεριλαμβανομένων καὶ .....» ἐφόσον ἀναλαμβάνει καὶ τέλη πέραν τῶν ἀνωτέρω ὑπὸ στοιχ. γ) προβλεπομένων, πρέπει δὲ νὰ ὁρισθοῦν ἀκριβῶς τὰ προσθέτως ἀναλαμβανόμενα τέλη.

ε) «Ἐλεύθερον κομίστρων», ἐφόσον ἀναλαμβάνει μόνον τὰ κόμιστρα.

στ) «Ἐλεύθερον τελωνιακῶν τελῶν», ἐφόσον ἀναλαμβάνει πᾶν ποσὸν τὸ ὁποῖον αἱ τελωνιακαὶ Ἀρχαὶ εἰσπράττουν παρὰ τοῦ σιδηροδρόμου ὡς καὶ τὰ πρόσθετα τέλη καὶ λοιπὰς δαπάνας, τὰς ὁποίας ὁ σιδηρόδρομος δικαιοῦται νὰ εἰσπράξῃ διὰ τὸν ἐκτελωνισμόν.

ζ) Οἱανδήποτε τῶν ἀνωτέρω ἐνδείξεων συμπληρουμένην διὰ τῶν λέξεων «..... μέχρι Χ» (τῆς ἐνδείξεως Χ καθοριζούσης 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 ἑπομένην χώραν ἢ σιδηρόδρομον.

η) «Ἐλεύθερον διὰ ποσόν.....» ἐφόσον ἀναλαμβάνει ἓν ὡρισμένον 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.

Τὰ πρόσθετα καὶ λοιπὰ τέλη, τὰ ὑπολογιζόμενα βάσει τῶν κανονισμῶν ἢ τῶν ἐσωτερικῶν τιμολογίων τῆς χώρας ἀποστολῆς ἢ ἐνδεχομένως βάσει τοῦ ἐφαρμοζομένου διεθνοῦς τιμολογίου, ὑπολογίζονται ἐφ' ὅλης τῆς διαδρομῆς ἣν καλύπτει τὸ ἐφαρμοσθὲν τιμολόγιον ἐπίσης δὲ καὶ τὸ ἐν ἄρθρῳ 20, παραγρ. 2 προβλεπόμενον τέλος ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως, καταβάλλονται δὲ πάντοτε ἐξ ὁλοκλήρου ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ἐφ' ὅσον συντρέχει περίπτωσις πληρωμῆς τῶν τελῶν κατὰ τὸν ἀνωτέρω ὑπὸ στοιχεῖον η) ὁριζόμενον τρόπον ἐν συνδυασμῷ πρὸς ἕνα ἐκ τῶν ὑπὸ στοιχεῖα α), β), γ) ἢ δ) ὁριζομένων ἑτέρων τρόπων.

3. Τὰ διεθνῆ τιμολόγια δύνανται ὡς πρὸς τὴν πληρωμὴν τῶν τελῶν νὰ καθορίσουν τὴν ἀποκλειστικὴν χρῆσιν ὡρισμένων μόνον ἐνδείξεων ἐκ τῶν προβλεπομένων ἐν παρ. 2 ἢ τὴν χρῆσιν καὶ ἄλλων ἐνδείξεων.

4. Τὰ μὴ ἀναληφθέντα ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως τέλη θεωροῦνται ὡς βαρύνοντα τὸν παραλήπτην. Πάντως τὰ τέλη βαρύνουν ὁπωσδήποτε τὸν ἀποστολέα ἐφόσον ὁ παραλήπτης δὲν ἀνέλαβε τὴν φορτωτικὴν ἢ δὲν ἤσκησε, κατὰ τὸ ἄρθρ. 16 παρ. 4, τὰ ἐκ τῆς συμβάσεως δικαιώματά του οὔτε ἐτροποποίησεν τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς δυνάμει τοῦ ἄρθρου 22.

5. Τὰ πρόσθετα τέλη ὡς τὰ τέλη ἀργίας ἀποθηκεύσεως ζυγίσεως, τῶν ὁποίων ἡ εἰσπραξις προεκλήθη ἐξ αἰτίας καταλογιστέας εἰς τὸν παραλήπτην ἢ ἐκ τῆς ἐκτελέσεως αἰτήσεως αὐτοῦ, καταβάλλονται πάντοτε παρ' αὐτοῦ.

6. 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, ὑπόκεινται εἰς ταχεῖαν ἀλλοίωσιν ἢ τὰ ὁποῖα, λόγῳ τῆς ἐλαχίστης ἀξίας των ἢ τῆς φύσεως αὐτῶν, δὲν παρέχουν αὐτῷ ἐπαρκῆ ἐγγύησιν ὡς πρὸς τὰ τέλη.

7. Ἂν τὸ ποσὸν τῶν τελῶν τὰ ὁποῖα ἀναλαμβάνει ὁ ἀποστολεύς, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ καθορισθῇ κατὰ τὸν χρόνον τῆς παραδόσεως πρὸς μεταφοράν, δύναται ὁ σιδηρόδρομος νὰ ζητήσῃ τὴν κατάθεσιν ὡς ἐγγυήσεως ἔναντι 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 30 τὸ βραδύτερον ἡμερῶν ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς προθεσμίας παραδόσεως. Εἰς τὸν ἀποστολέα δίδεται, ἐπὶ ἐπιστροφῇ τῆς ἐν καιρῷ δαθείσης εἰς τοῦτον ἀποδείξεως, λογαριασμὸς δαπανῶν, ὁ ὁποῖος συντάσσεται συμφώνως πρὸς τὰς ἐνδείξεις τοῦ δελτίου προπληρωμῆς.

8. Ὁ σταθμὸς ἀποστολῆς ὀφείλει νὰ καθορίσῃ, τόσον ἐν τῇ φορτωτικῇ, ὅσον καὶ ἐν τῷ ἀντιγράφῳ φορτωτικῆς, τὰ προκαταβληθέντα τέλη, ἐκτὸς ἂν τὰ ἐν ἰσχύϊ εἰς τὸν σταθμὸν ἀποστολῆς τιμολόγια ὁρίζουν ὅτι ὁ καθορισμὸς τῶν τελῶν τούτων γίνεται μόνον εἰς τὸ ἀντίγραφον τῆς φορτωτικῆς. Εἰς τὰς ἐν τῇ παρ. 7 προβλεπομένας περιπτώσεις καθορισμὸς τῶν ἐν λόγῳ τελῶν δὲν γίνεται οὔτε ἐν τῇ φορτωτικῇ οὔτε ἐν τῷ ἀντιγράφῳ φορτωτικῆς.

Ἄρθρον 18.

Διόρθωσις εἰσπραχθέντων ποσῶν.

1. Εἰς περίπτωσιν ἀντικανονικῆς ἐφαρμογῆς τοῦ τιμολογίου ἢ λάθους κατὰ τὸν καθορισμὸν ἢ τὴν εἴσπραξιν τῶν τελῶν, ἡ μὲν ἐπὶ πλέον εἰσπραχθεῖσα διαφορὰ ἐπιστρέφεται ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου, ἡ δὲ ἐπὶ ἔλαττον εἰσπραχθεῖσα διαφορὰ καταβάλλεται εἰς τὸν σιδηρόδρομον.

2. Αἱ ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου διαπιστούμεναι ἐπὶ πλέον διαφοραὶ πρέπει νὰ γνωστοποιοῦνται αὐτεπαγγέλτως εἰς τὸν ἐνδιαφερόμενον, ἐφόσον αὗται ὑπερβαίνουν τὸ ποσὸν τοῦ ἑνὸς φράγκου ἀνὰ φορτωτικήν, ὁ δὲ διακανονισμὸς τούτων πρέπει νὰ διενεργῆται τὸ ταχύτερον δυνατόν.

3. Ἡ πληρωμὴ πρὸς τὸν σιδηρόδρομον τῶν ἐπὶ ἔλαττον 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 ἔλαττον διαφορᾶς, εἰ μὴ μόνον καθ' ὅ μέτρον αὕτη ἀναφέρεται εἰς τὰ ἀναληφθέντα ὑπ' αὐτοῦ τέλη βάσει τῆς ἐν τῇ φορτωτικῇ ἀναγραφείσης ὑπ' αὐτοῦ δηλώσεως συναφῶς μὲ τὴν προπληρωμήν. Ἡ συμπλήρωσις τῆς ἐπὶ ἔλαττον 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 φορτωτικήν.

Οἱ τόκοι οὗτοι ἄρχονται ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς πρὸς πληρωμὴν ὀχλήσεως ἢ ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐν ἄρθρῳ 41 προβλεπομένης διοικητικῆς αἰτήσεως, ἢ ἂν δὲν ἐγένετο οὔτε ὄχλησις οὔτε αἴτησις διοικητική, ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἐγέρσεως τῆς ἀγωγῆς.

Ἄρθρον 19.

Ἀποτίσεις καὶ προκαταβολαί.

1. Ὁ ἀποστολεὺς δύναται νὰ ἐπιβαρύνῃ τὴν ἀποστολήν του δι' ἀποτίσεως μέχρι τοῦ ποσοῦ τῆς ἀξίας τοῦ ἐμπορεύματος.

Τὸ ποσὸν τῆς ἀποτίσεως πρέπει νὰ ὁρισθῇ εἰς τὸ νόμισμα τῆς χώρας ἀποστολῆς. Τὰ τιμολόγια ὅμως δύνανται νὰ καθορίσουν ἐξαιρέσεις.

2. Ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ πληρώσῃ τὴν ἀπότισιν μόνον ὅταν τὸ ποσὸν αὐτῆς καταβληθῇ ἀπὸ τὸν παραλήπτην. Τὸ ποσὸν τοῦτο πρέπει νὰ τεθῇ εἰς διάθεσιν τοῦ ἀποστολέως ἐντὸς τριάκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς εἰσπράξεώς του, ἐν περιπτώσει δὲ καθυστερήσεως ὀφείλονται τόκοι πέντε τοῖς ἑκατὸν ἐτησίως ἀρχόμενοι ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς προθεσμίας ταύτης.

3. Ἂν τὸ ἐμπόρευμα παρεδόθη εἰς τὸν παραλήπτην ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει χωρὶς προηγουμένως νὰ εἰσπραχθῇ ἡ ἀπότισις, ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλῃ 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 παρ. 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' ἑκάστην ἀποστολὴν δύναται νὰ γίνῃ δήλωσις ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως ἀναγραφομένη εἰς τὴν φορτωτικὴν ὡς ὁρίζεται ἐν ἄρθρῳ 6 παρ. 7 στοιχ. γ). Τὸ ποσὸν τῆς δηλουμένης ἀποζημιώσεως πρέπει νὰ ὁρισθῇ εἰς τὸ νόμισμα τοῦ Κράτους ἀποστολῆς ἢ εἰς χρυσᾶ φράγκα ἢ καὶ εἰς οἱονδήποτε ἄλλο νόμισμα ὁριζόμενον διὰ τῶν τιμολογίων.

2. Τὸ τέλος ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως ὑπολογίζεται διὰ τὴν ὅλην διαδρομὴν τῆς μεταφορᾶς βάσει τῶν τιμολογίων τοῦ σιδηροδρόμου ἀποστολῆς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΤΡΙΤΟΝ

Τροποποίησις τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

Ἄρθρον 21.

Δικαίωμα τοῦ ἀποστολέως πρὸς τροποποίησιν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

1. Ὁ ἀποστολεὺς δικαιοῦται νὰ τροποποιήσῃ τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς δι' ἐντολῆς του ὡς κάτωθι:

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 ὁρισθέντος ἐν τῇ φορτωτικῇ παραλήπτου.

ε) Ὅπως τὸ ἐμπόρευμα παραδοθῇ εἰς ἕτερον σταθμόν, ἀντὶ τοῦ ὁρισθέντος ἐν τῇ φορτωτικῇ σταθμοῦ προορισμοῦ, ἢ ὅπως τῷ ἐπιστραφῇ εἰς τὸν σταθμὸν ἀποστολῆς. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην δύναται ὁ ἀποστολεὺς νὰ ὁρίσῃ 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 ὁρίσῃ 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:

στ) Τὴν ἐπιβάρυνσιν τῆς ἀποστολῆς δι' ἀποτίσεως.

ζ) Τὴν αὔξησιν, ἐλάττωσιν ἢ κατάργησιν τῆς ἀποτίσεως.

η) Τὴν ἀνάληψιν τῶν τελῶν συναφῶς μὲ ἀποστολὴν ἡ ὁποία δὲν ὑπήχθη ἀρχῆθεν εἰς προπληρωμὴν ἢ τὴν αὔξησιν τοῦ ποσοῦ τῶν ἀναληφθέντων ἀρχῆθεν, κατὰ τὰς ἐν ἄρθρῳ 17 παρ. 2 προβλεπομένας διατυπώσεις, τελῶν.

Πέραν τῶν ἀνωτέρω ἀπαριθμουμένων ἐντολῶν, δὲν γίνονται ἄλλαι δεκταί. Τὰ διεθνῆ τιμολόγια δύνανται 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 κατάτμησιν τῆς 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 ὁποῖον θὰ προσάγεται συγχρόνως εἰς τὸν σιδηρόδρομον. Ὁ σταθμὸς ἀποστολῆς θὰ βεβαιώνῃ τὴν λῆψιν τῆς μεταγενεστέ-

ρας ἐντολῆς **διὰ σφραγίσεως τοῦ ἀντιγράφου** φορτωτικῆς μὲ τὴν χρονολογικὴν σφραγῖδα του κάτωθεν τῆς δηλώσεως τοῦ ἀποστολέως, **μεθ' ὃ τὸ ἀντίγραφον φορτωτικῆς θὰ ἐπιστρέφεται εἰς τὸν ἀποστολέα.**

Ἂν 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 ὁποῖον **θὰ ἔχῃ ἐνδεχομένως παραδοθῇ** ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως τὸ ἀντίγραφον τοῦτο.

Ἂν ἡ **αἴτησις τοῦ ἀποστολέως** ἀναφέρεται εἰς αὔξησιν, ἐλάττωσιν ἢ **ἀκύρωσιν ἀποτίσεως**, πρέπει οὗτος νὰ προσαγάγῃ τὸν **ἀρχικῶς ἐκδοθέντα τίτλον.** Εἰς τὰς περιπτώσεις αὐξήσεως ἢ μειώσεως **τῆς** ἀποτίσεως, ὁ τίτλος οὗτος ἐπιστρέφεται μετὰ **διόρθωσιν εἰς τὸν ἐνδιαφερόμενον**, ἀποσύρεται δὲ ἐκ τῶν χειρῶν **τοῦ τελευταίου** τούτου εἰς τὴν περίπτωσιν ἀκυρώσεως **τῆς ἀποτίσεως.**

Μεταγενεστέρα **ἐντολῇ** τοῦ ἀποστολέως, διδομένη κατὰ τύπον διάφορον **τοῦ ἄνω ὁριζομένου**, εἶναι ἄκυρος.

3. Ὁ σιδηρόδρομος **θὰ ἐκτελῇ** τὰς ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως μεταγενεστέρως **διδομένας** ἐντολὰς μόνον εἰς ἣν περίπτωσιν αὗται διαβιβάζονται **μέσῳ** τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς.

Ἐφόσον **ὁ ἀποστολεὺς ἤθελε** ζητήσει τοῦτο, εἰδοποιεῖται ὁ σταθμὸς προορισμοῦ ἢ ὁ σταθμὸς εἰς ὃν ἐσταμάτησεν ἡ μεταφορά, **δαπάνῃ τοῦ ἀποστολέως, διὰ** τηλ)τος ἢ διὰ τηλεφωνικῆς εἰδοποιήσεως **προερχομένων ἐκ** τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς καὶ ἐπιβεβαιουμένων **διὰ γραπτῆς** δηλώσεως. Ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως **καθ' ἣν ἄλλως ὁρίζεται** ἐν διεθνεῖ 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 ἐπιβεβαίωσιν ἐφόσον τὸ τηλεγράφημα ἢ ἡ τηλεφωνικὴ εἰδοποίησις προέρχεται ἐκ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς, **πρᾶγμα** ὅπερ ἐν ἀμφιβολίᾳ πρέπει νὰ ἐλεγχθῇ.

4. **Τὸ δικαίωμα τροποποιήσεως** τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς ἀποσβέννυται, **ἀκόμη καὶ** ἂν ὁ ἀποστολεὺς διακατέχῃ τὸ ἀντίγραφον **τῆς φορτωτικῆς, εἰς τὰς κάτωθι περιπτώσεις:**

α) **Ὅταν ἡ φορτωτικὴ παρεδόθη** ἤδη εἰς τὸν παραλήπτην, **ἢ**

β) **Ὅταν ὁ παραλήπτης ἤσκησε** τὸ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς **προκῦπτον ὑπὲρ αὐτοῦ δικαίωμα** συμφώνως **τῷ ἄρθρῳ 16 παρ. 4, ἢ**

γ) **Εὐθὺς ὡς ἡ ἀποστολὴ εἰσέλθει εἰς** τὴν τελωνιακὴν περιοχὴν τῆς χώρας προορισμοῦ, τοῦ παραλήπτου ὄντος κατὰ τὸ ἄρθρον 22 **ἐξουσιοδοτημένου** ὅπως δώσῃ τροποποιητικὰς ἐντολάς.

Ἀπὸ **τῆς στιγμῆς ταύτης** ὁ σιδηρόδρομος ὀφείλει νὰ συμμορφωθῇ **πρὸς τὰς ὁδηγίας** τοῦ παραλήπτου.

Ἄρθρον 22.

Δικαίωμα τοῦ παραλήπτου πρὸς τροποποίησιν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

1. Ὁ παραλήπτης δικαιοῦται νὰ τροποποιήσῃ τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς, ἐφόσον ὁ ἀποστολεὺς δὲν ἔχει ἀναλάβει τὰ τέλη, τὰ ὁποῖα ἀναφέρονται εἰς τὴν μεταφορὰν ἐν τῇ χώρᾳ προορισμοῦ, οὔτε ἐγγράψει ἐν τῇ φορτωτικῇ τὴν ἐν ἄρθρῳ 6 παράγρ. 7 στοιχ. η) προβλεπομένην παρατήρησιν.

Αἱ ἐντολαὶ 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 ὁρίσῃ** 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 ἀντὶ τοῦ ὁρισθέντος ἐν τῇ φορτωτικῇ παραλήπτου.

δ) **Αἱ ἀπαιτούμεναι τελωνιακαὶ** ἢ ἄλλαι διοικητικαὶ διατυπώσεις **ἐκτελεσθῶσι κατὰ** τὸν ἕνα ἢ τὸν ἄλλον τῶν ἐν ἄρθρῳ 15 παρ. 1 ἐδαφ. 2ον **καθωρισμένων** ὅρων.

Ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν τὰ διεθνῆ τιμολόγια περιέχουν ἀντιθέτους διατάξεις, δύναται προσέτι ὁ ἀποστολεὺς νὰ ὁρίσῃ ὅπως:

ε) Τὸ ἐμπόρευμα παραδοθῇ ἐν τῇ χώρᾳ προορισμοῦ εἰς ἕτερον σταθμὸν ἀντὶ τοῦ ἐν τῇ φορτωτικῇ ὁρισθέντος σταθμοῦ προορισμοῦ. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην δύναται ὁ παραλήπτης νὰ ὁρίσῃ ὅπως ἡ ἀρξαμένη διὰ μικρᾶς ταχύτητος ἀποστολὴ συνεχισθῇ διὰ μεγάλης ταχύτητος ἢ ἀντιστρόφως, προϋποτιθεμένου ὅτι ὁ σταθμὸς εἰς ὃν ἐσταμάτησεν ἡ μεταφορά, λειτουργεῖ δι' ἀμφοτέρας τὰς ὑπηρεσίας ταύτας. Δύναται οὗτος ἐπίσης νὰ ὁρίσῃ τὸ ἐφαρμοστέον τιμολόγιον καὶ τὸ ἀκολουθητέον δρομολόγιον.

Πέραν τῶν ἀνωτέρω ἀπαριθμουμένων ἐντολῶν δὲν γίνονται ἄλλαι δεκταί. Τὰ διεθνῆ τιμολόγια δύνανται ὅμως νὰ παράσχουν εἰς τὸν παραλήπτην τὸ δικαίωμα ὅπως διατάξῃ καὶ ἄλλας, πέραν τῶν ἀνωτέρω ἀναφερομένων, τροποποιήσεις.

Αἱ ἐντολαὶ δὲν πρέπει νὰ ἔχουν, ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει, ὡς συνέπειαν κατάτμησιν τῆς ἀποστολῆς.

2. Αἱ ὡς ἄνω ἀναφερόμεναι ἐντολαὶ πρέπει νὰ δίδωνται διὰ γραπτῆς δηλώσεως, συμφώνου πρὸς τὸ ἐν τῷ Παραρτήματι IVδ τῆς παρούσης Συμβάσεως προβλεπόμενον ὑπόδειγμα, εἴτε εἰς τὸν σταθμὸν προορισμοῦ, εἴτε εἰς τὸν σταθμὸν εἰσόδου ἐν τῇ χώρᾳ προορισμοῦ.

Πᾶσα ἐντολὴ τοῦ παραλήπτου διδομένη κατὰ τύπον διάφορον τοῦ ἄνω ὁριζομένου εἶναι ἄκυρος.

Διὰ τὴν ἄσκησιν τοῦ δικαιώματός του πρὸς τροποποίησιν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, ὁ παραλήπτης δὲν ὑποχρεοῦται νὰ προσαγάγῃ τὸ ἀντίγραφον τῆς φορτωτικῆς.

3. Ἐφόσον ὁ παραλήπτης ἤθελεν ζητήσει τοῦτο ὁ σταθμὸς ὅστις ἔλαβε ἐντολὴν τροποποιήσεως διαβιβάζει ταύτην τηλεγραφικῶς ἢ τηλεφωνικῶς δαπάναις τοῦ παραλήπτου ὑπὸ ἐπιβεβαίωσιν δι' ἐγγράφου δηλώσεως πρὸς τὸν σταθμὸν ὅστις θὰ ἐκτελέσῃ τὴν ἐντολὴν ταύτην, οὗτος δὲ ὀφείλει νὰ ἐκτελέσῃ τὴν ἐντολὴν χωρὶς νὰ ἀναμείνῃ τὴν ἐπιβεβαίωσιν, ἐφόσον τὸ τηλεγράφημα ἢ τηλ)κὴ εἰδοποίησις προέρχονται ἐκ τοῦ ἁρμοδίου σταθμοῦ πρᾶγμα, ὅπερ, ἐν ἀμφιβολίᾳ, πρέπει νὰ ἐλεγχθῇ.

4. Τὸ δικαίωμα τοῦ παραλήπτου περὶ τροποποιήσεως τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς ἀποσβέννυται εἰς τὰς κάτωθι περιπτώσεις:

α) Ἐφ' ὅσον ἀνέλαβεν ἤδη τὴν φορτωτικήν.

β) Ἐφ' ὅσον ἤσκησεν τὸ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς προκῦπτον ὑπὲρ αὐτοῦ δικαίωμα συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 16 παρ. 4.

γ) Ὅταν τὸ ὑπ' αὐτοῦ ὁρισθὲν πρόσωπον συμφώνως τῇ ἀνωτέρω παραγράφῳ 1 στοιχ. γ) ἀνέλαβε τὴν φορτωτικὴν ἢ ἤσκησε τὰ ἀνήκοντα αὐτῷ συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 16 παρ. 4, δικαιώματα.

5. Ἂν ὁ παραλήπτης δώσῃ ἐντολὴν ὅπως τὸ ἐμπόρευμα παραδοθῇ εἰς ἕτερον πρόσωπον, τὸ πρόσωπον τοῦτο δὲν δικαιοῦται νὰ τροποποιήσῃ τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς.

Ἄρθρον 23.

Ἐκτέλεσις τῶν μεταγενεστέρων ἐντολῶν.

1. Ὁ σιδηρόδρομος δὲν δύναται οὔτε νὰ ἀρνηθῇ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν διδομένων αὐτῷ κατὰ τὰ ἄρθρα 21 καὶ 22 ἐντολῶν, οὔτε νὰ ἐπιβραδύνῃ τὴν ἐκτέλεσιν τούτων, ἐξαιρέσει τῶν κάτωθι περιπτώσεων:..

α) Ἡ ἐκτέλεσις δὲν εἶναι πλέον δυνατὴ καθ' ὃν χρόνον αἱ ἐντολαὶ περιέρχονται εἰς τὸν ὀφείλοντα νὰ ἐκτελέσῃ ταύτας σταθμόν.

β) Ἡ ἐκτέλεσις δύναται νὰ προκαλέσῃ διαταραχὴν εἰς τὴν κανονικὴν ὑπηρεσίαν ἐκμεταλλεύσεως.

γ) Ἡ ἐκτέλεσις ἀντίκειται, προκειμένου περὶ ἀλλαγῆς τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ, πρὸς τοὺς ἰσχύοντας Νόμους καὶ Κανονισμοὺς ἐπὶ ἐνὸς τῶν ἐδαφῶν, διὰ τῶν ὁποίων θὰ διέλθῃ ἡ μεταφορά, 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 μὲ τὰ ὁποῖα τὸ ἐμπόρευμα τοῦτο θὰ βαρύνεται κατὰ τὴν ἄφιξιν εἰς τὸν νέον προορισμὸν αὐτοῦ, ἐκτὸς ἂν τὸ ποσὸν τῶν τελῶν τούτων καταβληθῇ ἀμέσως ἢ διασφαλισθῇ δι' ἐγγυήσεως.

Εἰς τὰς ἀνωτέρω ἀναφερομένας περιπτώσεις ὁ δώσας τὰς μεταγενεστέας ἐντολὰς εἰδοποιεῖται τὸ ταχύτερον δυνατὸν περὶ τῶν ἐμποδίων τὰ ὁποῖα ἀντίκεινται εἰς ἐκτέλεσιν τῶν ἐντολῶν του.

Ἂν 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. Ἂν, διὰ τῆς μεταγενεστέρας ἐντολῆς, ὁρισθῇ παράδοσις τοῦ ἐμπορεύματος εἰς ἐνδιάμεσον σταθμόν, τὰ κόμιστρα ὑπολογίζονται διὰ τὴν διαδρομὴν ἀπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς μέχρι τοῦ ἐνδιαμέσου τούτου σταθμοῦ. Ἂν ὅμως ἡ μεταφορὰ τοῦ ἐμπορεύματος ὑπερέβη ἤδη τὸν ἐνδιάμεσον τοῦτον σταθμόν, τὰ κόμιστρα ὑπολογίζονται διὰ τὴν διαδρομὴν ἀπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς μέχρι τοῦ σταθμοῦ ὅπου ἐσταμάτησε ἡ μεταφορὰ καὶ ἀπὸ τοῦ τελευταίου τούτου μέχρι τοῦ διαμέσου σταθμοῦ.

Ἂν ἡ μεταγενεστέρα ἐντολὴ ὁρίσῃ 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 ὅπου 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.

Αἱ ἀνωτέρω διατάξεις ἐφαρμόζονται ἐν ἀναλογίᾳ καὶ εἰς τὰ πρόσθετα τέλη καὶ λοιπὰς δαπάνας.

3. Αἱ δαπάναι αἱ προκύπτουσαι ἐξ ἐντολῆς τοῦ ἀποστολέως ἢ τοῦ παραλήπτου, ἐξαιρέσει τῶν προκυπτουσῶν ἐκ πταίσματος τοῦ σιδηροδρόμου, βαρύνουν τὸ ἐμπόρευμα.

4. Ἐξαιρέσει τῶν διατάξεων τῆς παρ. 1 ὁ σιδηρόδρομος εὐθύνεται, ἐν περιπτώσει ἰδίου αὐτοῦ πταίσματος, διὰ τὰς συνεπείας τῆς μὴ ἐκτελέσεως ἢ τῆς ἀνακριβοῦς ἐκτελέσεως ἐντολῆς δοθείσης δυνάμει τῶν ἄρθρων 21 καὶ 22. Πάντως ἡ ὑπ' αὐτοῦ καταβλητέα ἀποζημίωσις ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει δύναται νὰ εἶναι ἀνωτέρα τῆς καταβλητέας ἐν περιπτώσει ἀπωλείας τοῦ ἐμπορεύματος.

Ἄρθρον 24.

Ἐμπόδια εἰς τὴν μεταφοράν.

1. Εἰς περίπτωσιν ἐμποδίου εἰς τὴν μεταφορὰν ἀπόκειται εἰς τὸν σιδηρόδρομον νὰ ἀποφασίσῃ ἂν πρέπει, πρὸς τὸ συμφέρον τοῦ ἀποστολέως, νὰ ζητηθῶσιν παρ' αὐτοῦ ὁδηγίαι ἢ ἂν εἶναι προτιμώτερον νὰ μεταφέρῃ αὐτεπαγγέλτως τὸ ἐμπόρευμα διὰ τροποποιήσεως τοῦ δρομολογίου. Ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως ἰδίου πταίσματος, ὁ σιδηρόδρομος δικαιοῦται ν' ἀξιώσῃ τὰ ἐφαρμοστέα διὰ τοῦ ἀκολουθηθέντος δρομολογίου κόμιστρα καὶ ἔχει ὡς τὴν διάθεσίν του ἀναλόγους πρὸς τὸ δρομολόγιον τοῦτο προθεσμίας ἔστω καὶ ἂν αὗται εἶναι μακρύτεραι τῶν εἰς τὸ ἀρχικὸν δρομολόγιον ἀντιστοιχουσῶν.

2. Μὴ ὑπαρχούσης ἄλλης ὁδοῦ μεταφορᾶς ἢ ἄν, δι' ἄλλους λόγους, ἀποβαίνῃ ἀδύνατος ἡ συνέχισις τῆς μεταφορᾶς, ὁ σιδηρόδρομος πρέπει νὰ ζητήσῃ παρὰ τοῦ ἀποστολέως ὁδηγίας. Δὲν εἶναι ὅμως ὑποχρεωτικὴ διὰ τὸν σιδηρόδρομον ἡ αἴτησις ὁδηγιῶν προκειμένου περὶ παροδικοῦ ἐμποδίου, προκύπτοντος ἐκ τῶν ἐν ἄρθρῳ 5 παρ. 4 προβλεπομένων περιστάσεων.

3. Ὁ ἀποστολεὺς δύναται νὰ δώσῃ ἐν φορτωτικῇ ὁδηγίας δι' ἣν περίπτωσιν ἤθελε προκύψει ἐμπόδιον εἰς τὴν μεταφοράν.

Ἂν, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ σιδηροδρόμου, αἱ ὁδηγίαι αὗται δὲν δύνανται νὰ ἐκτελεσθοῦν, ὁ σιδηρόδρομος πρέπει νὰ ζητήσῃ παρὰ τοῦ ἀποστολέως νέας ὁδηγίας.

4. Ὁ ἀποστολεύς, εἰδοποιούμενος περὶ ὑπάρξεως ἐμποδίου εἰς τὴν μεταφοράν, δύναται νὰ δώσῃ σχετικὰς ὁδηγίας εἴτε εἰς τὸν σταθμὸν ἀποστολῆς, εἴτε εἰς τὸν σταθμὸν ὅπου εὑρίσκεται τὸ ἐμπόρευμα.

Ἂν αἱ διδόμεναι παρ' αὐτοῦ ὁδηγίαι ἀφοροῦν εἰς ἀλλαγὴν τοῦ παραλήπτου ἢ τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ ἢ ἂν αὗται δίδονται εἰς ἄλλον ἀντὶ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς σταθμόν, ὀφείλει ὁ ἀποστολεὺς νὰ καταχωρίσῃ τὰς διδομένας παρ' αὐτοῦ ὁδηγίας καὶ εἰς τὸ ἀντίγραφον φορτωτικῆς ἀπαραιτήτως προσακτέον κατὰ τὸν χρόνον τῆς παροχῆς τῶν ὁδηγιῶν.

Ἂν ὁ σιδηρόδρομος ἐκτελέσῃ τὰς ὁδηγίας τοῦ ἀποστολέως χωρὶς προηγουμένως νὰ ζητήσῃ τὴν προσαγωγὴν τοῦ ἀντιγράφου τῆς φορτωτικῆς καὶ ἐὰν τὸ ἀντίγραφον τοῦτο ἔχει ἤδη μεταβιβασθῇ εἰς τὸν παραλήπτην, ὁ σιδηρόδρομος θὰ εἶναι ὑπεύθυνος ἔναντι τοῦ τελευταίου τούτου διὰ τὴν ἐντεῦθεν τυχὸν προκύψασαν ζημίαν.

5. Ἂν ὁ ἀποστολεύς, εἰδοποιηθεὶς περὶ τῆς ὑπάρξεως ἐμποδίου εἰς τὴν μεταφοράν, δὲν δώσῃ ἐντὸς εὐλόγου προθεσμίας ἐκτελεσίμους ὁδηγίας, θὰ ἐνεργηθοῦν τὰ δέοντα συμφώνως πρὸς τοὺς ἰσχύοντας κανονισμοὺς περὶ ἐμποδίων εἰς τὴν παράδοσιν ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου ὅπου ἐκρατήθη τὸ ἐμπόρευμα.

Ἂν τὸ ἐμπόρευμα ἐξεποιήθη, τὸ προϊὸν τῆς ἐκποιήσεως, ἀφαιρουμένων τῶν βαρυνόντων τὸ ἐμπόρευμα τελῶν, πρέπει νὰ τεθῇ εἰς διάθεσιν τοῦ ἀποστολέως.

Ἂν τὸ προϊὸν ἐκποιήσεως εἶναι κατώτερον τῶν βαρυνόντων τὸ ἐμπόρευμα τελῶν, ὁ ἀποστολεὺς ὑποχρεοῦται εἰς πληρωμὴν τῆς διαφορᾶς.

6. Ἂν τὸ ἐμπόδιον εἰς τὴν μεταφορὰν ἀρθῇ πρὸ τῆς λήψεως τῶν ὁδηγιῶν τοῦ ἀποστολέως, τὸ ἐμπόρευμα ἀποστέλλεται εἰς τὸν προορισμόν του χωρὶς περαιτέρω ἀναμονὴν τῶν ὁδηγιῶν τούτων, ὁ δὲ ἀποστολεὺς εἰδοποιεῖται σχετικῶς ἐντὸς τῆς βραχυτέρας δυνατῆς προθεσμίας.

7. Ἂν 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 παραγράφων 1, 2, 5 καὶ 6 ἐφαρμόζονται κατ' ἀναλογίαν. Δὲν ὑποχρεοῦται ὅμως οὗτος εἰς προσαγωγὴν τοῦ ἀντιγράφου τῆς φορτωτικῆς.

8. 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. Πρέπει ἐξ ἄλλου νὰ εἰδοποιηθῇ ὁ ἀποστολεὺς ἀπ' εὐθείας καὶ χωρὶς παρέμβασιν τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς, εἴτε γραπτῶς εἴτε τηλεγραφικῶς, ἐφόσον οὗτος διετύπωσεν σχετικὴν περὶ τούτου αἴτησιν ἐν τῇ φορτωτικῇ. Τὰ τέλη τῶν εἰδοποιήσεων τούτων βαρύνουν τὸ ἐμπόρευμα.

Ἂν τὸ ἐμπόδιον διὰ τὴν παράδοσιν ἀρθῇ πρὸ τῆς λήψεως ὑπὸ τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ τῶν ὁδηγιῶν τοῦ ἀποστολέως, τὸ ἐμπόρευμα παραδίδεται εἰς τὸν παραλήπτην, σχετικὴ δὲ περὶ τῆς παραδόσεως εἰδοποίησις ἀπευθύνεται ἀμέσως πρὸς τὸν ἀποστολέα διὰ συστημένης ἐπιστολῆς. Τὰ τέλη τῆς τοιαύτης εἰδοποιήσεως βαρύνουν τὸ ἐμπόρευμα.

Ἂν ὁ παραλήπτης ἀρνηθῇ νὰ παραλάβῃ τὸ ἐμπόρευμα ὁ ἀποστολεὺς δικαιοῦται νὰ δώσῃ σχετικὰς ὁδηγίας ἔστω καὶ ἂν δὲν δύναται νὰ προσαγάγῃ τὸ ἀντίγραφον τῆς φορτωτικῆς.

Ὁ ἀποστολεὺς δύναται ἐπίσης νὰ ζητήσῃ ἐν τῇ φορτωτικῇ ὅπως τὸ ἐμπόρευμα ἐπιστραφῇ εἰς αὐτὸν αὐτεπαγγέλτως ἐφ' ὅσον ἤθελε προκύψει ἐμπόδιον εἰς τὴν μεταφοράν. Ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως τοιαύτης, τὸ ἐμπόρευμα δὲν δύναται νὰ ἐπιστραφῇ εἰς τὸν ἀποστολέα ἄνευ ρητῆς συγκαταθέσεώς του.

Ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν ἄλλως ὁρίζουν τὰ τιμολόγια, αἱ ὁδηγίαι τοῦ ἀποστολέως πρέπει νὰ διαβιβάζωνται μέσῳ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς.

2. Διὰ πᾶν ὅτι δὲν προβλέπεται ἐν τῇ παρ. 1, τηρουμένων δὲ καὶ τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 45, ὁ τρόπος ἐνεργείας ἐπὶ περιπτώσεως ἐμποδίου εἰς τὴν παράδοσιν καθορίζεται ὑπὸ

τῶν ἰσχυόντων **Νόμων καὶ Κανονισμῶν** ἐπὶ τοῦ ἐπιφορτισμένου μὲ τὴν παράδοσιν σιδηροδρόμου.

Ἂν τὸ ἐμπόρευμα ἐξεποιήθη, τὸ προϊὸν τῆς ἐκποιήσεως, ἀφαιρουμένων τῶν βαρυνόντων τὸ ἐμπόρευμα τελῶν, πρέπει νὰ τεθῇ εἰς διάθεσιν **τοῦ ἀποστολέως.**

Ἂν τὸ προϊὸν **ἐκποιήσεως εἶναι κατώτερον** τῶν βαρυνόντων τὸ ἐμπόρευμα τελῶν **ὁ ἀποστολεὺς ὑποχρεοῦται** εἰς πληρωμὴν τῆς διαφορᾶς.

3. Ἂν 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, διὰ τὸν ὁποῖον** ἐφαρμόζεται κατ' ἀναλογίαν **ἡ διάταξις τῆς παρ. 2, ἐδάφ. δεύτερον.**

4. Αἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 23 ἐφαρμόζονται ἐπὶ μεταφορῶν διενεργουμένων **δυνάμει τοῦ παρόντος** ἄρθρου.

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ

Εὐθύνη. Ἀγωγαὶ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΠΡΩΤΟΝ

Εὐθύνη.

Ἄρθρον 26.

Συλλογικὴ εὐθύνη 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. Ἕκαστος **τῶν ἑπομένων 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 ἀπορρεούσας ὑποχρεώσεις, τηρουμένων **τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 43 παρ. 3** σχετικῶς μὲ τὸν σιδηρόδρομον προορισμοῦ.

Ἄρθρον 27.

Ἔκτασις τῆς εὐθύνης.

1. Ὁ σιδηρόδρομος **εὐθύνεται δι' ὑπέρβασιν** τῆς προθεσμίας παραδόσεως διὰ ζημίαν **ἐξ** ὁλικῆς ἢ μερικῆς ἀπωλείας ἢ καὶ βλάβης **τοῦ ἐμπορεύματος**, αἱ **ὁποῖαι** ἐπέρχονται κατὰ τὸν ἀπὸ τῆς παραλαβῆς πρὸς μεταφορὰν μέχρι τῆς παραδόσεως χρόνον.

1. Ὁ σιδηρόδρομος **ἀπαλλάσσεται** τῆς εὐθύνης 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 κλπ.**) ἢ **ἐκ** περιστατικῶν ἀναποφεύκτων διὰ τὸν σιδηρόδρομον, τὰς συνεπείας τῶν ὁποίων δὲν ἠδύνατο οὗτος νὰ ἀποτρέψῃ.

3. Ὁ σιδηρόδρομος **ἀπαλλάσσεται** τῆς εὐθύνης ταύτης ἐὰν ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη προέκυψαν ἐξ εἰδικῶν κινδύνων, οἱ ὁποῖοι ἐνυπάρχουν εἰς ἓν ἢ πλείονα ἐκ τῶν κάτωθι περιστατικῶν:

α) τὴν ἐκτέλεσιν τῆς μεταφορᾶς δι' ἀνοικτοῦ φορτηγοῦ κατ' ἀκολουθίαν **τῶν ἐφαρμοστέων διατάξεων** ἢ τῶν μετὰ τοῦ ἀποστολέως συναφθεισῶν **καὶ ἐν τῇ φορτωτικῇ** μνημονευθεισῶν εἰδικῶν συμφωνιῶν,

β) τὴν ἔλλειψιν ἢ **τὴν ἐλαττωματικότητα** τῆς συσκευασίας δι' ἐμπορεύματα τὰ ὁποῖα, ὡς ἐκ τῆς φύσεώς των, ὑπόκεινται εἰς φύραν ἢ βλάβην ὅταν εἶναι ἀσυσκεύαστα 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 συναφθεισῶν καὶ ἐν τῇ φορτωτικῇ μνημονευθεισῶν εἰδικῶν συμφωνιῶν ἢ τῶν μετὰ τοῦ παραλήπτου συναφθεισῶν εἰδικῶν συμφωνιῶν, τὴν πλημμελῆ φόρτωσιν ἐφόσον αὕτη διενηργήθη ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως, κατ' ἀκολουθίαν τῶν ἐφαρμοστέων διατάξεων ἢ τῶν μετὰ τοῦ ἀποστολέως συναφθεισῶν καὶ ἐν τῇ φορτωτικῇ μνημονευθεισῶν εἰδικῶν συμφωνιῶν,

δ) τὴν ἐκτέλεσιν ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως, τοῦ παραλήπτου, ἢ ὑπὸ ἐντολοδόχου ἑνὸς ἐκ τῶν δύο, τῶν ὑπὸ τῶν τελωνειακῶν ἢ ἄλλων διοικητικῶν ἀρχῶν ἀπαιτουμένων διατυπώσεων,

ε) τὴν φύσιν ὡρισμένων ἐμπορευμάτων ἐκτεθειμένων, διὰ λόγους συμφυεῖς πρὸς αὐτὴν ταύτην τὴν φύσιν των, εἰς κίνδυνον, εἴτε ἀπωλείας, ὁλικῆς ἢ μερικῆς, εἴτε βλάβης συγκεκριμένως δὲ ἐκ θραύσεως, σκωριάσεως, ἐσωτερικῆς καὶ αὐτομάτου ἀλλοιώσεως, ξηράνσεως, διασπορᾶς,

στ) τὴν ἀποστολὴν βάσει ἀντικανονικῆς, ἀνακριβοῦς ἢ ἀτελοῦς δηλώσεως ἀντικειμένων ἀποκλειομένων τῆς μεταφορᾶς, τὴν ὑπὸ ἀνακριβῆ ἢ ἀτελῆ δήλωσιν ἢ ὑπὸ παράλειψιν ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως τῆς τηρήσεως τῶν καθωρισμένων μέτρων ἀσφαλείας διενέργειαν τῆς ἀποστολῆς, προκειμένου περὶ ἐμπορευμάτων μεταφερομένων ὑπὸ ὅρους,

ζ) τὴν μεταφορὰν ζώντων ζώων,

η) τὴν μεταφορὰν ἀποστολῶν, αἱ ὁποῖαι, βάσει τῆς παρούσης συμβάσεως, τῶν ἐφαρμοστέων διατάξεων ἢ τῶν μετὰ τοῦ ἀποστολέως συναφθεισῶν καὶ ἐν τῇ φορτωτικῇ μνημονευθεισῶν 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 ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη προῆλθεν ἐξ οἱουδήποτε τῶν ἐν ἄρθρῳ 27 παρ. 2 προβλεπομένων περιστατικῶν βαρύνει τὸν σιδηρόδρομον.

2. Ἐφόσον ὁ σιδηρόδρομος ἀποδεικνύει ὅτι, κατὰ τὰ συντρέξαντα πραγματικὰ περιστατικά, ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη ἠδύνατο νὰ προέλθῃ ἐξ ἑνὸς ἢ πολλῶν τῶν ἐν ἄρθρῳ 27 παρ. 3 προβλεπομένων εἰδικῶν κινδύνων συντρέχει τεκμήριον περὶ τοῦ ὅτι αὕτη προῆλθε πράγματι ἐκεῖθεν. Ὁ δικαιοῦχος ὅμως ἔχει δικαίωμα ἀνταποδείξεως περὶ τοῦ ὅτι ἡ ζημία οὐδόλως προῆλθεν ἢ τοὐλάχιστον δὲν προῆλθεν ἀποκλειστικῶς ἐκ τοιούτου κινδύνου.

Τὸ τεκμήριον τοῦτο δὲν ἰσχύει διὰ τὴν ἐν ἄρθρῳ 27 παράγρ. 3, στοιχ. α) προβλεπομένην περίπτωσιν ἐπὶ ἀσυνήθους σοβαροῦ ἐλλείμματος ἢ ἀπωλείας δεμάτων.

Ἄρθρον 29.

Τεκμήριον ἐπὶ περιπτώσεως ἐπαναποστολῆς.

1. Ἐφόσον ἡ κατὰ τοὺς ὅρους τῆς παρούσης συμβάσεως διενεργηθεῖσα ἀποστολὴ κατέστη ἀντικείμενον ἐπαναποστολῆς κατὰ τοὺς ὅρους τῆς ἰδίας συμβάσεως, διεπιστώθη δὲ μετὰ τὴν ἐπαναποστολὴν ἡ ὕπαρξις μερικῆς ἀπωλείας ἢ βλάβης, συντρέχει τεκμήριον περὶ τοῦ ὅτι ἡ μερικὴ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη προέκυψαν κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς τελευταίας συμβάσεως μεταφορᾶς ἐφόσον πληροῦνται 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.

2. Τὸ αὐτὸ τεκμήριον ἰσχύει καὶ ἂν ἡ πρὸ τῆς ἐπαναποστολῆς σύμβασις μεταφορᾶς δὲν ὑπήγετο εἰς τὴν παροῦσαν σύμβασιν, προϋποτιθεμένου ὅμως ὅτι ἡ παροῦσα Σύμβασις θὰ ἦτο ἐφαρμοστέα εἰς τὴν περίπτωσιν κατ' εὐθεῖαν ἀποστολῆς ἀπὸ τοῦ ἀρχικοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς πρὸς τὸν τελικὸν σταθμὸν προορισμοῦ.

Ἄρθρον 30.

Τεκμήριον ἀπωλείας τοῦ ἐμπορεύματος. Περίπτωσις ἀνευρέσεως τοῦ ἀπωλεσθέντος ἐμπορεύματος.

1. Ὁ δικαιοῦχος δύναται, ἄνευ περαιτέρω ἀποδείξεων, νὰ θεωρήσῃ τὸ ἐμπόρευμα ἀπωλεσθὲν ἐφόσον τοῦτο δὲν παρεδόθη εἰς τὸν παραλήπτην ἢ δὲν ἐτέθη εἰς διάθεσίν του ἐντὸς τριάκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς λήξεως τῶν προθεσμιῶν παραδόσεως.

2. Ὁ δικαιοῦχος, δεχόμενος τὴν πληρωμὴν ἀποζημιώσεως

διὰ τὸ ἀπωλεσθὲν ἐμπόρευμα, δύναται νὰ ζητήσῃ γραπτῶς ὅπως εἰδοποιηθῇ ἀμέσως καθ' ἣν περίπτωσιν τὸ ἐμπόρευμα ἤθελεν ἀνευρεθῇ ἐντὸς τοῦ ἑπομένου 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 δικαιοῦχος δύναται νὰ ἀξιώσῃ ὅπως τὸ ἐμπόρευμα παραδοθῇ εἰς αὐτὸν εἰς οἱονδήποτε σταθμὸν τῆς διαδρομῆς ἔναντι 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, ἀφαιρουμένων ἐνδεχομένως τῶν τελῶν τὰ ὁποῖα εἶχον περιληφθῇ εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἀποζημίωσιν κα' ἐπιφυλαττομένου παντὸς δικαιώματος πρὸς ἀποζημίωσιν διὰ τὴν ἐν ἄρθρῳ34 καί, ἐνδεχομένως, ἐν ἄρθρῳ36 προβλεπομένην ὑπέρβασιν τῆς προθεσμίας παραδόσεως.

4. Ἐν ἐλλείψει, εἴτε τῆς ἐν παρ. 2 προβλεπομένης αἰτήσεως, εἴτε ὀδηγιῶν διδομένων ἐντὸς τῆς ἐν παρ. 3 ὁριζομένης προθεσμίας τριάκοντα ἡμερῶν, ἢ ἀκόμη ἂν 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 ἀπωλείας τοῦ ἐμπορεύματος.

1. Εἰς ἃς περιπτώσεις ὁ σιδηρόδρομος βαρύνεται, βάσει τῶν διατάξεων τῆς παρούσης συμβάσεως, μὲ ἀποζημίωσιν δι' ὁλικὴν ἢ μερικὴν ἀπώλειαν ἐμπορεύματος, ἡ ἀποζημίωσις αὕτη ὑπολογίζεται ὡς κάτωθι:

βάσει τῆς χρηματιστηριακῆς τιμῆς.

ἐν ἐλλείψει τοιαύτης, βάσει τῆς τρεχούσης ἀγοραίας τιμῆς,

ἐν ἐλλείψει ἀμφοτέρων, βάσει τῆς συνήθους ἀξίας.

Τὰ στοιχεῖα διὰ τὸν ὑπ' ὄψιν ὑπολογισμὸν ἀφορῶσιν ἐμπορεύματα τοῦ αὐτοῦ εἴδους καὶ ποιότητος ἐν τῷ τόπῳ καὶ κατὰ τὸν χρόνον κατὰ τὸν ὁποῖον τὸ ἐμπόρευμα ἐγένετο δεκτὸν πρὸς μεταφοράν.

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 ἄνευ ἄλλης ἀποζημιώσεως.

2. Εἰς ἣν περίπτωσιν τὰ στοιχεῖα τὰ χρησιμοποιηθέντα ὡς βάσις διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ἀποζημιώσεως, δὲν ἔχουν ἐκφρασθῇ εἰς τὸ νόμισμα τοῦ Κράτους ὅπου καὶ ζητεῖται ἡ ἀποζημίωσις, ἡ μετατροπὴ γίνεται βάσει τῆς τιμῆς συναλλάγματος ἐν τῷ χρόνῳ καὶ τῷ τόπῳ καταβολῆς τῆς ἀποζημιώσεως.

Ἄρθρον 32.

Περιορισμοὶ τῆς εὐθύνης ἐπὶ ἐλλείμματος (φύρας).

1. Ὡς πρὸς τὰ ἐμπορεύματα, τὰ ὁποῖα, λόγῳ τῆς φύσεώς των, ὑπόκειται γενικῶς εἰς ἔλλειμμα (φύραν) κατὰ τὴν πορείαν, διὰ μόνου τοῦ γεγονότος τῆς μεταφορᾶς αὐτῶν, ὁ σιδηρόδρομος εὐθύνεται μόνον διὰ τὸ μέρος τοῦ ἐλλείμματος τούτου, τὸ καθ' ὑπέρβασιν τοῦ ὡς κάτωθι καθοριζομένου ὁρίου ἀνοχῆς, ἀνεξαρτήτως τῆς διανυθείσης διαδρομῆς.

α) Δύο ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ βάρους διὰ τὸ ρευστὰ ἢ διὰ τὰ ἐν καταστάσει ὑγρότητος παραδιδόμενα πρὸς μεταφορὰν ἐμπορεύματα ὡς καὶ διὰ τὰ ἀκόλουθα ἐμπορεύματα:

Γλυκόριζα, ξύλα βαφῆς, τριμμένα ἢ ἀλεσμένα, μήκυτες (μανιτάρια) νωποί, ἄνθραξ καὶ κόκ, κέρατα καὶ ὄνυχες ζώων, τρίχες, δέρματα κατειργασμένα, ὑπολείμματα δερμάτων, φλοιοί, φύλλα καπνοῦ νωπά, γουναρικά, καρποὶ νωποί, ξηροὶ ἢ ἐψημένοι, λίπη, λυκίσκος, ἔριον, λαχανικὰ νωπά, κόλλα δένδρων νωπή, ὁστᾶ ὁλόκληρα ἢ ἀλεσμένα, δέρματα ἀκατέργαστα, ἰχθεῖς ἀπεξηραμένοι, ρίζαι, σάπωνες καὶ πηκτὰ ἔλαια, ἅλας, τρίχες χοίρου, καπνὸς κομμένος, τένοντες ζώων, τύρφη.

β) Ἐν ἐπὶ τοῖς ἑκατόν, δι' ὅλα τὰ ἄλλα ἐν ξηρᾷ καταστάσει ἐμπορεύματα, τὰ ὑποκείμενα ὁμοίως εἰς ἔλλειμμα (φύραν) λόγῳ μεταφορᾶς.

2. Δὲν δύναται νὰ γίνῃ ἐπίκλησις τοῦ ἐν παρ. 1 προβλεπομένου περιορισμοῦ εὐθύνης, ἐφόσον ἀποδεικνύεται, κατὰ τὰ συντρέχοντα πραγματικὰ περιστατικά, ὅτι ἡ ἀπώλεια δὲν ὀφείλεται εἰς αἴτια 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 ἐνεδείχθη χωριστὰ ἐν τῇ φορτωτικῇ ἢ δύναται νὰ διαπιστωθῇ κατ' ἄλλον τρόπον.

4. Ἐπὶ ὁλικῆς ἀπωλείας ἐμπορεύματος δὲν γίνεται ἔκπτωσις βάρους δι' ἔλλειμμα (φύραν) λόγῳ μεταφορᾶς κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν 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 ἄνευ ἄλλης ἀποζημιώσεως. Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ ποσοῦ τούτου λαμβάνεται ὡς βάσις τὸ ποσοστὸν κατὰ τὸ ὁποῖον ἐμειώθη ἡ κατὰ τὸ ἄρθρον 31 καθοριζομένη ἀξία τοῦ ἐμπορεύματος εἰς τὸν τόπον προορισμοῦ. Ὁμοίως καὶ κατὰ τὴν αὐτὴν ἀναλογίαν ἐπιστρέφονται τὰ ἐν ἄρθρῳ31 παρ. 1, τελευταῖον ἐδάφιον, προβλεπόμενα τέλη.

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' ὁλικὴν 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 δικαιοῦχος 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, οἱουδήποτε κλάσματος ὑπερβάσεως κατωτέρου τοῦ δεκάτου τῆς προθεσμίας παραδόσεως λαμβανομένου ὡς πλήρους δεκάτου. Τὸ τέταρτον τοῦ ποσοῦ τῶν κομίστρων ἀποτελεῖ τὸ ἀνώτατον ὅριον ἀποζημιώσεως.

2. Ἂν ἀποδειχθῇ ὅτι προέκυψε ζημία ἐκ τῆς ὑπερβάσεως τῆς προθεσμίας μεταφορᾶς, καταβάλλεται διὰ τὴν ζημίαν ταύτην ἀποζημίωσις οὐχὶ ἀνωτέρα τοῦ διπλασίου ποσοῦ τῶν κομίστρων.

3. Αἱ ἐν ταῖς παραγράφοις 1 καὶ 2 προβλεπόμεναι ἀποζημιώσεις δὲν δύνανται νὰ καταβληθῶσι ὁμοῦ μετὰ τῶν ἀποζημιώσεων δι' ὁλικὴν ἀπώλειαν τοῦ ἐμπορεύματος.

Ἐπὶ μερικῆς ἀπωλείας αἱ ἀποζημιώσεις αὗται καταβάλλονται, συντρεχούσης περιπτώσεως, διὰ τὸ μὴ ἀπολεσθὲν τμῆμα 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 παραγράφοις 1 καὶ 2 προβλεπομένων ἀποζημιώσεων μετὰ τῶν ἐν ἄρθροις 31 καὶ 33 προβλεπομένων τοιούτων δὲν δύναται νὰ καταλήξῃ εἰς πληρωμὴν συνολικῆς ἀποζημιώσεως ἀνωτέρας ἀπὸ τὴν καταβλητέαν δι' ὁλικὴν ἀπώλειαν τοῦ ἐμπορεύματος.

Ἄρθρον 35.

Περιορισμὸς τῆς ἀποζημιώσεως δυνάμει ὡρισμένων τιμολογίων.

Εἰς ἃς περιπτώσεις ὁ σιδηρόδρομος παρέχει εἰς τὸ κοινὸν εἰδικοὺς ὅρους μεταφορᾶς (εἰδικὰ ἢ ἐξαιρετικὰ τιμολόγια), περιλαμβάνοντας ἔκπτωσιν ἐπὶ τῶν κομίστρων κατὰ τὰ κοινὰ (γενικὰ) τιμολόγια, δύναται οὗτος νὰ περιορίσῃ τὴν πρὸς τὸν δικαιοῦχον ὀφειλομένην ἀποζημίωσιν δι' ὑπέρβασιν τῆς προθεσμίας παραδόσεως, ἀπώλειαν ἢ βλάβην, ἐφόσον τοιοῦτος περιορισμὸν μνημονεύεται ἐν τῷ τιμολογίῳ.

Ἂν ὁ τοιοῦτος περιορισμὸς προκύπτει ἐκ τιμολογίου ἐφαρμοσθέντος ἐπὶ τμήματος μόνον τῆς διαδρομῆς, δύναται νὰ γίνῃ ἐπίκλησις 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 ἄρθροις 31, 33, 34 ἐνδεχομένως δὲ καὶ ἐν ἄρθρῳ 35 προβλεπομένων ἀποζημιώσεων, καὶ ἡ ἐπανόρθωσις τῆς ἀποδικνυομένης προσθέτου ζημίας μέχρι τοῦ δηλωθέντος ποσοῦ ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως.

Ἄρθρον 37.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ περιπτώσεως δόλου ἢ βαρείας ἀμελείας τοῦ σιδηροδρόμου.

Γενικῶς ἂν ἡ ὑπέρβασις προθεσμίας παραδόσεως, ἡ ὁλικὴ ἢ μερικὴ ἀπώλεια ἢ βλάβη τοῦ ἐμπορεύματος ὀφείλονται εἰς δόλον ἢ βαρεῖαν ἀμέλειαν τοῦ σιδηροδρόμου, ὁ δικαιοῦχος ἀποζημιοῦται πλήρως διὰ τὴν ἀποδεικνυομένην ζημίαν. Ἐν περιπτώσει βαρείας ἀμελείας, ἡ εὐθύνη περιορίζεται, πάντως, εἰς τὸ διπλάσιον τῶν ἐν ἄρθροις 31, 33, 34, 35 καὶ 36 προβλεπομένων ἀνωτάτων ὁρίων.

Ἄρθρον 38.

Τόκοι τῆς ἀποζημιώσεως.

1. Ὁ δικαιοῦχος δύναται νὰ ἀξιώσῃ 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 φορτωτικήν, τρέχουν δὲ ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐν ἄρθρῳ 41 προβλεπομένης διοικητικῆς αἰτήσεως ἢ ἂν δὲν ὑπεβλήθη τοιαύτη αἴτησις, ἀπὸ τῆς ἐγέρσεως τῆς ἀγωγῆς.

2. Εἶναι ἐπιστρεπτέα πᾶσα ἄνευ νομίμου αἰτίας εἰσπραχθεῖσα ἀποζημίωσις.

Ἄρθρον 39.

Εὐθύνη τοῦ σιδηροδρόμου διὰ τοὺς ὑπαλλήλους του.

Ὁ σιδηρόδρομος εὐθύνεται διὰ τοὺς ὑπαλλήλους τῆς ὑπηρεσίας του καὶ διὰ τὰ ἄλλα πρόσωπα τὰ ὁποῖα χρησιμοποιεῖ οὗτος πρὸς ἐκτέλεσιν ἀναληφθείσης ὑπ' αὐτοῦ μεταφορᾶς.

Εἰς ἃς ὅμως περιπτώσεις, αἰτήσει τοῦ ἐνδιαφερομένου, οἱ ὑπάλληλοι τοῦ σιδηροδρόμου συντάσσουν φορτωτικάς, ἐκτελοῦν μεταφράσεις ἢ παρέχουν ἄλλας ὑπηρεσίας, αἱ ὁποῖαι δὲν ἀπόκεινται εἰς τὸν σιδηρόδρομον, θεωροῦνται οὗτοι ὡς ἐνεργοῦντες διὰ λογαριασμὸν τοῦ προσώπου, πρὸς τὸ ὁποῖον παρέχουν τὰς ὑπηρεσίας ταύτας.

Ἄρθρον 40.

Ἄσκησις ἐξωσυμβατικῶν ἀγωγῶν.

Εἰς τὰς ἐν ἄρθρῳ 27 παρ. 1, προβλεπομένας περιπτώσεις εὐθύνης τοῦ σιδηροδρόμου, ἡ κατ' αὐτοῦ ἀγωγή, ἔστω καὶ θεμελιουμένη ἐπὶ ἑτέρας νομικῆς βάσεως, ὑπόκειται εἰς τοὺς διὰ τῆς παρούσης Συμβάσεως καθωρισμένους ὅρους καὶ περιορισμούς.

Τὸ αὐτὸ ἰσχύει καὶ διὰ πᾶσαν ἀγωγὴν ἐγειρομένην κατὰ προσώπων, δι' ἃ, βάσει τοῦ ἄρθρου 39, εὐθύνεται ὁ σιδηρόδρομος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΔΕΥΤΕΡΟΝ

Διοικητικαὶ αἰτήσεις. Ἀγωγαί. Διαδικασία καὶ παραγραφή

Ἄρθρον 41.

Διοικητικαὶ ἐξώδικοι αἰτήσεις.

1. Αἱ συναφεῖς μὲ τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς διοικητικαὶ ἐξώδικοι αἰτήσεις θὰ ἀπευθύνωνται γραπτῶς πρὸς τὸν ἐν ἄρθρῳ 43 ὁριζόμενον σιδηρόδρομον.

2. Τὸ δικαίωμα ὑποβολῆς διοικητικῆς αἰτήσεως ἀνήκει εἰς τά, βάσει τοῦ ἄρθρου 42, δικαιούμενα νὰ ἐναγάγουν τὸν σιδηρόδρομον, πρόσωπα.

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 φορτωτική, τὸ ἀντίγραφον αὐτῆς καὶ ἄλλα ἔγγραφα, τὰ ὁποῖα ὁ δικαιοῦχος κρίνει σκόπιμον νὰ ἐπισυνάψῃ εἰς τὴν αἴτησίν του πρέπει νὰ ὑποβάλλωνται εἴτε ἐν πρωτοτύπῳ, εἴτε ἐν ἀντιγράφῳ, δεόντως κεκυρωμένῳ ἐφόσον τοῦτο ἤθελε ζητηθῇ ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου.

Κατὰ τὸν διακανονισμὸν τῆς αἰτήσεως δύναται ὁ σιδηρόδρομος νὰ ἀξιώσῃ τὴν προσαγωγὴν ἐν πρωτοτύπῳ τῆς φορτωτικῆς, τοῦ ἀντιγράφου ἢ τοῦ δελτίου ἀποτίσεως ὅπως βεβαιώσῃ ἐπὶ τῶν ἐγγράφων τούτων τὸν διακανονισμόν.

Ἄρθρον 42.

Πρόσωπα δικαιούμενα νὰ ἐγείρουν ἀγωγὴν κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου.

1. Ἡ ἀγωγὴ πρὸς ἐπιστροφὴν ποσοῦ καταβληθέντος βάσει τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς ἀνήκει ἀποκλειστικῶς εἰς τὸν ἐνεργήσαντα τὴν πληρωμὴν ταύτην.

2. Ἡ ἀγωγὴ διὰ τὰς ἐν ἄρθρῳ 19 προβλεπομένας ἀπαιτήσεις ἀνήκει εἰς μόνον τὸν ἀποστολέα.

3. Αἱ λοιπαὶ κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου ἀγωγαὶ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς ἀνήκουν:

α) Εἰς τὸν ἀποστολέα μέχρι στιγμῆς καθ' ἣν ὁ παραλήπτης ἐξώφλησε τὴν φορτωτικὴν ἢ ἤσκησε τὰ ἀνήκοντα αὐτῷ δικαιώματα δυνάμει τοῦ ἄρθρου 16 παρ. 4 ἢ τοῦ ἄρθρου 22.

β) Εἰς τὸν παραλήπτην ἀφ' ἧς στιγμῆς οὗτος:

1ον ἀνέλαβε τὴν φορτωτικὴν ἢ

2ον ἤσκησε τὰ δυνάμει τοῦ ἄρθρου 16 παρ. 4 ἀνήκοντα εἰς αὐτὸν δικαιώματα ἢ

3ον ἤσκησε τὰ ἀνήκοντα εἰς αὐτὸν δικαιώματα δυνάμει τοῦ ἄρθρου 22, πλὴν ὅμως, τὸ δικαίωμα ἀσκήσεως τῶν μέτρων τούτων ἀποσβέννυται εὐθὺς ὡς ἡ φορτωτικὴ ἀναληφθῇ ὑπὸ τοῦ προσώπου ὅπερ δυνάμει τοῦ ἄρθρου 22 παρ. 1, στοιχ. γ) ὡρίσθη ὑπὸ τοῦ παραλήπτου ὡς νέος παραλήπτης ἢ εὐθὺς ὡς ὁ τελευταῖος οὗτος ἤσκησε τὰ δυνάμει τοῦ ἄρθρου 16 παρ. 4 ἀνήκοντα εἰς αὐτὸν 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 παρέσχεν αὐτῷ τὴν πρὸς τοῦτο ἐξουσιοδότησιν ἢ ἂν ἀποδείξῃ ὅτι ὁ παραλήπτης ἠρνήθη νὰ παραλάβῃ τὸ ἐμπόρευμα.

Ἄρθρον 43.

Σιδηρόδρομοι, κατὰ τῶν ὁποίων δύναται νὰ ἐγερθῇ ἀγωγή.

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 ὁποίου εἰσεπράχθη τὸ ποσὸν τοῦτο καθ' ὑπέρβασιν τοῦ κανονικῶς εἰσπρακτέου.

2. Ἡ ἀγωγὴ διὰ τὰς ἐν ἄρθρῳ 19 προβλεπομένας ἀποτίσεις δύναται νὰ ἐγερθῇ μόνον κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου ἀποστολῆς.

3. Αἱ λοιπαὶ ἀγωγαὶ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς δύνανται νὰ ἐγερθοῦν μόνον 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' ἧττον νὰ ἐναχθῇ καὶ ἂν ἔτι δὲν παρέλαβεν οὔτε τὸ ἐμπόρευμα, οὔτε τὴν φορτωτικήν.

4. Ἂν ὁ ἐνάγων ἔχῃ δικαίωμα ἐπιλογῆς μεταξὺ πολλῶν σιδηροδρόμων, τὸ δικαίωμά του τοῦτο ἀποσβέννυται ἀφ' ἧς στιγμῆς οὗτος ἤσκησε τὴν ἀγωγήν του ἐναντίον ἑνὸς τῶν σιδηροδρόμων τούτων.

5. Ἡ ἐναγώγιμος ἀξίωσις δύναται νὰ στραφῇ καὶ κατ' ἄλλου σιδηροδρόμου πλὴν τῶν ἐν ταῖς παραγράφοις 1, 2 καὶ 3, ὁριζομένων, ἐφόσον αὕτη προτείνεται ἀνταγωγικῶς ἢ κατ' ἔνστασιν εἰς δίκην ἐπὶ κυρίας ἀγωγῆς στηριζομένης εἰς τὴν ἰδίαν σύμβασιν μεταφορᾶς.

Ἄρθρον 44.

Ἀρμοδιότης.

Αἱ εἰς τὴν παροῦσαν σύμβασιν ἐρειδόμεναι ἀγωγαὶ δύνανται νὰ ἐγερθῶσι μόνον ἐνώπιον τοῦ ἁρμοδίου δικαστοῦ τοῦ Κράτους εἰς ὃ ὑπάγεται ὁ ἐναγόμενος σιδηρόδρομος, ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ὁρίζεται διὰ τῶν μεταξὺ τῶν Κρατῶν συμφωνιῶν ἢ πράξεων ἐκχωρήσεως.

Ὅταν μία ἐπιχείρησις ἐκμεταλλεύεται αὐτόνομα σιδηροδρομικὰ Δίκτυα ἐντὸς διαφόρων Κρατῶν, ἕκαστον τούτων θεωρεῖται ὡς ἴδιον σιδηροδρομικὸν δίκτυον διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος ἄρθρου.

Ἄρθρον 45.

Διαπίστωσις μερικῆς ἀπωλείας ἢ βλάβης τοῦ ἐμπορεύματος

1. Εἰς περίπτωσιν μερικῆς ἀπωλείας ἢ βλάβης, τῶν ὁποίων ἡ ὕπαρξις ἀποκαλύπτεται ἢ τεκμαίρεται ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ σιδηροδρόμου ἢ προτείνεται ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ δικαιούχου, ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ συντάξῃ ἀμέσως 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 δικαιοῦχον, ἐπὶ τῇ αἰτήσει του, ἀτελῶς.

2. Ἂν ὁ δικαιοῦχος δὲν ἀναγνωρίζῃ τὰς διαπιστώσεις τοῦ πρωτοκόλλου δύναται νὰ ζητήσῃ δικαστικὴν βεβαίωσιν τῆς καταστάσεως καὶ τοῦ βάρους τοῦ ἐμπορεύματος, ὡς καὶ τῶν αἰτιῶν καὶ τοῦ ποσοῦ τῆς ζημίας. Ἡ διαδικασία ὑπάγεται εἰς τοὺς Νόμους καὶ Κανονισμοὺς τοῦ Κράτους ὅπου γίνεται ἡ δικαστικὴ βεβαίωσις.

Ἄρθρον 46.

Ἀπόσβεσις τῆς κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου ἀγωγῆς ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

1. Ἡ ἀπὸ μέρους τοῦ δικαιούχου παραλαβὴ τοῦ ἐμπορεύματος ἐπάγεται ἀπόσβεσι πάσης ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς ἀγωγῆς κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου δι' ὑπέρβασιν τῆς προθεσμίας παραδόσεως, μερικὴν ἀπώλειαν ἢ βλάβην.

2. Δὲν ἀποσβέννυται ἐν τούτοις ἡ ἀγωγὴ ἐπὶ τῶν κάτωθι περιπτώσεων:

α) Ἂν ὁ δικαιοῦχος ἀποδεικνύῃ ὅτι ἡ ζημία ὀφείλεται εἰς δόλον ἢ εἰς βαρεῖαν ἀμέλειαν τοῦ σιδηροδρόμου.

β) Ἂν ὑπεβλήθη διοικητικὴ αἴτησις δι' ὑπέρβασιν τῆς προθεσμίας παραδόσεως πρὸς ἕνα ἐκ τῶν ἐν ἄρθρῳ 43 παρ. 3 ὁριζομένων σιδηροδρόμων ἐντὸς προθεσμίας οὐχὶ ἀνωτέρας τῶν ἑξήκοντα ἡμερῶν, μὴ συμπεριλαμβανομένης εἰς ταύτην τῆς ἡμέρας καθ' ἣν παρελήφθη τὸ ἐμπόρευμα ὑπὸ τοῦ δικαιούχου.

γ) Ἂν ὑπεβλήθη διοικητικὴ αἴτησις διὰ μερικὴν ἀπώλειαν ἢ βλάβην, ὑπὸ τὰς ἑξῆς προϋποθέσεις:

1ον ὅτι ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη διεπιστώθησαν κατὰ τὸ ἄρθρον 45 πρὸ τῆς ὑπὸ τοῦ δικαιούχου παραλαβῆς τοῦ ἐμπορεύματος.

2ον ὅτι ἡ διαπίστωσις, ἡ ὁποία ἔδει νὰ γίνῃ κατὰ τὸ ἄρθρον 45 παρελείφθη ἐκ πταίσματος τοῦ σιδηροδρόμου καὶ μόνον.

δ) Ἂν ὑπεβλήθη διοικητικὴ αἴτησις διὰ μὴ ἐμφανεῖς βλάβας, τῶν ὁποίων ἡ ὕπαρξις διεπιστώθη μετὰ τὴν παραλαβὴν τοῦ ἐμπορεύματος ὑπὸ τοῦ δικαιούχου, συντρεχουσῶν καὶ τῶν ἑξῆς δύο προϋποθέσεων:

1ον ὅτι ἀμέσως μετὰ τὴν ἀποκάλυψιν τῆς ζημίας, τὸ βραδύτερον δὲ ἐντὸς ἑπτὰ ἡμερῶν ἀπὸ τῆς παραλαβῆς τοῦ ἐμπορεύματος, ὑπεβλήθη, συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 45, αἴτησις διαπιστώσεως. Ὁσάκις δὲ ἡ λῆξις τῆς ὡς ἄνω προθεσμίας συμπίπτει πρὸς Κυριακὴν ἢ ἡμέραν νομίμου ἀργίας, μετατίθεται αὕτη εἰς τὴν ἀμέσως ἑπομένην ἐργάσιμον ἡμέραν,

2ον ὅτι ὁ δικαιοῦχος ἀποδεικνύει ὅτι ἡ ζημία προέκυψε μεταξὺ τῆς πρὸς μεταφορὰν παραλαβῆς καὶ τῆς παραδόσεως.

3 Ἐὰν τὸ ἐμπόρευμα ἐπαναπεστάλη κατὰ τοὺς ἐν τῷ ἄρθρῳ 29 παρ. 1 προβλεπομένους ὅρους, αἱ περὶ ἀποζημιώσεως ἀγωγαὶ διὰ μερικὴν ἀπώλειαν ἢ βλάβην, αἱ γεννηθεῖσαι ἐκ μιᾶς ἐκ τῶν προγενεστέρων συμβάσεων μεταφορᾶς, ἀποσβέννυνται ὡς ἐὰν ἐπρόκειτο περὶ ἐνιαίας συμβάσεως.

Ἄρθρον 47.

Παραγραφὴ ἀγωγῆς ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

1. Ἡ ἀγωγὴ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς παραγράφεται μετὰ παρέλευσιν ἔτους.

Ἡ παραγραφὴ εἶναι, ἐν τούτοις, τριετὴς διὰ τὰς κάτωθι:

α) Διὰ τὴν ἀγωγὴν περὶ πληρωμῆς ἀποτίσεως εἰσπραχθείσης ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου ἀπὸ τὸν παραλήπτην.

β) Διὰ τὴν ἀγωγὴν περὶ πληρωμῆς τοῦ προϊόντος ἐκποιήσεως διενεργηθείσης ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου.

γ) Δι' ἀγωγὴν στηριζομένην εἰς ζημίαν προκύψασαν ἐκ δόλου.

δ) Δι' ἀγωγὴν στηριζομένην εἰς λόγον ἀπάτης.

ε) Δι' ἀγωγὴν στηριζομένην ἐπὶ προηγηθείσης συμβάσεως μεταφορᾶς ἐν τῇ ἐν ἄρθρῳ 29 παρ. 1 προβλεπομένῃ περιπτώσει.

2. Ἡ παραγραφὴ ἄρχεται:

α) Διὰ τὰς ἀγωγὰς περὶ ἀποζημιώσεως λόγῳ μερικῆς ἀπωλείας βλάβης ἢ ὑπερβάσεως τῆς προθεσμίας παραδόσεως ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς παραδόσεως.

β) Διὰ τὰς ἀγωγὰς περὶ ἀποζημιώσεως λόγῳ ὁλικῆς ἀπωλείας, ἀπὸ τῆς τριακοστῆς ἡμέρας μετὰ τὴν λῆξιν τῆς προθεσμίας παραδόσεως.

γ) Διὰ τὰς ἀγωγὰς περὶ πληρωμῆς ἢ ἐπιστροφῆς κομίστρων, προσθέτων τελῶν ἢ προστίμων ἢ διὰ τὰς ἀγωγὰς περὶ διορθώσεως ἐπὶ ἐσφαλμένης τιμολογήσεως ἢ ὑπολογιστικοῦ λάθους, κατὰ τὴν κάτωθι διάκρισιν:

1ον ἂν ἐγένετο πληρωμή, ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς πληρωμῆς.

2ον ἂν δὲν ἐγένετο πληρωμή, ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς πρὸς μεταφορὰν παραλαβῆς τοῦ ἐμπορεύματος ἐφόσον ἡ πληρωμὴ βαρύνει τὸν ἀποστολέα ἢ ἀπὸ τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ὁ παραλήπτης παρέλαβε τὴν φορτωτικὴν ἐφόσον οὗτος βαρύνεται μὲ τὴν πληρωμήν.

3ον προκειμένου περὶ ποσῶν περιληφθέντων εἰς δελτίον προπληρωμῆς, ἀπὸ τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ὁ σιδηρόδρομος παρέδωσεν εἰς τὸν ἀποστολέα τὸν ἐν ἄρθρῳ 17 παρ. 7 προβλεπόμενον λογαριασμὸν δαπανῶν. Ἂν δὲν ἐγένετο παράδοσις λογαριασμοῦ, ἡ προθεσμία διὰ τὰς ἀπαιτήσεις κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου ἄρχεται 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 ὁποῖον ποσὸν ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ ἀποδώσῃ εἰς τὸν δικαιοῦχον, ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς ὑποβολῆς τῆς αἰτήσεως ἐπιστροφῆς.

ε) Διὰ τὰς ἀγωγὰς σχετικῶς μὲ τὰς ἐν ἄρθρῳ 19 προβλεπομένας ἀποτίσεις, ἀπὸ τῆς τεσσαρακοστῆς δευτέρας ἡμέρας μετὰ τὴν λῆξιν τῆς προθεσμίας παραδόσεως.

στ) Διὰ τὰ ἀγωγὰς περὶ πληρωμῆς τοῦ προϊόντος ἐκποιήσεως. ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς ἐκποιήσεως.

ζ) Διὰ τὰς ἀγωγὰς περὶ πληρωμῆς συμπληρώματος τέλους τὸ ὁποῖον ἀξιοῖ ἡ τελωνειακὴ Ἀρχή, ἀπὸ τῆς ἡμέρας καθ' ἣν τοῦτο ἐζητήθη ὑπὸ τῆς τελωνειακῆς Ἀρχῆς.

η) Διὰ πᾶσαν ἄλλην περίπτωσιν. ἀφ' ἧς ἡμέρας δύναται νὰ ἀσκηθῇ τὸ δικαίωμα.

Ἡ ὁριζομένη ὡς ἔναρξις τῆς παραγραφῆς ἡμέρα οὐδέποτε συνυπολογίζεται εἰς τὴν προθεσμίαν παραγραφῆς.

3. Ἐφόσον ὑπεβλήθη διοικητικὴ αἴτησις πρὸς τὸν σιδηρόδρομον 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 ἔγγραφα. Ἂν ἡ αἴτησις ἐγένετο μερικῶς δεκτή, ἡ παραγραφὴ ἀρχίζει καὶ πάλιν νὰ τρέχῃ διὰ τὸ ὑπὸ ἀμφισβήτησιν ἀπομένον τμῆμα 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 ἀντικειμένου δὲν ἀναστέλλουν τὴν παραγραφήν.

4. Ἡ παραγραφεῖσα ἀξίωσις δὲν δύναται πλέον νὰ προταθῇ οὔτε ἀνταγωγικῶς, οὔτε κατ' ἔνστασιν.

5. Τῶν ρουμένων τῶν ἀνωτέρω διατάξεων, ἡ ἀναστολὴ καὶ ἡ διακοπὴ τῆς παραγραφῆς ρυθμίζονται ὑπὸ τῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν τοῦ Κράτους ἐν τῷ ὁποίῳ ἐγείρεται ἡ ἀγωγή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΤΡΙΤΟΝ

Διακανονισμὸς τῶν Λογαριασμῶν.

Ἀγωγαὶ τῶν σιδηροδρόμων κατ' ἀλλήλων.

Ἄρθρον 48.

Διακανονισμὸς τῶν μεταξὺ σιδηροδρόμων λογαριασμῶν.

1. Ὁ σιδηρόδρομος ὁ ὁποῖος εἰσέπραξεν, εἴτε κατὰ τὴν ἀποστολήν, εἴτε κατὰ τὴν ἄφιξιν, τὰ τέλη καὶ ἄλλα ποσὰ προερχόμενα ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, ὑποχρεοῦται νὰ καταβαλῃ εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους σιδηροδρόμους τὸ ἀνῆκον αὐτοῖς μέρος ἐπὶ τῶν ἐν λόγῳ τελῶν καὶ ποσῶν.

Αἱ διατυπώσεις πληρωμῆς ὁρίζονται διὰ συμφωνιῶν συναπτομένων μεταξὺ τῶν σιδηροδρόμων.

2. Διατηρουμένων ἀθίκτων τῶν δικαιωμάτων του κατὰ τοῦ ἀποστολέως, ὁ σιδηρόδρομος ἀποστολῆς εὐθύνεται διὰ τὰ κόμιστρα καὶ λοιπὰ τέλη, τὰ ὁποῖα παρέλειψεν ἐνδεχομένως νὰ εἰσπράξῃ, ἐνῶ ὁ ἀποστολεὺς εἶχεν ἀναλάβει ταῦτα, βάσει δηλώσεώς του ἐν τῇ φορτωτικῇ ἐναντι τῶν προηγουμένων κατὰ σειρὰν σιδηροδρόμων καὶ τῶν ἄλλων ἐνδιαφερομένων.

3. Ἂν ὁ σιδηρόδρομος προορισμοῦ παραδώσῃ τὸ ἐμπόρευμα χωρὶς νὰ εἰσπράξῃ τὰ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς προκύπτοντα τέλη καὶ ἄλλα ποσά, εὐθύνεται.

4. Ἐπὶ ἀδυναμίας πληρωμῆς ἑνὸς ἐκ τῶν σιδηροδρόμων. διαπιστωθείσης ὑπὸ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου τῶν διεθνῶν μεταφορῶν κατ' αἴτησιν ἑνὸς ἐκ τῶν πιστωτῶν σιδηροδρόμων, αἱ ἐντεῦθεν συνέπειαι βαρύνουν τοὺς λοιποὺς συμμετασχόντας εἰς τὴν μεταφορὰν σιδηροδρόμους κατὰ λόγον τοῦ μεριδίου των ἐπὶ τῶν κομίστρων. Διατηρεῖται ὅμως τὸ δικαίωμα ἀναγωγῆς τούτων κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου, τοῦ ὁποίου διαπιστώθη ἡ πρὸς πληρωμὴν ἀδυναμία.

Ἄρθρον 49.

Ἀναγωγὴ ἐπὶ ἀποζημιώσεως δι' ἀπώλειαν ἢ βλάβην.

1. Ὁ καταβαλὼν ἀποζημίωσιν δι' ὁλικὴν ἢ μερικὴν ἀπώλειαν ἢ βλάβην σιδηρόδρομος, βάσει τῶν διατάξεων τῆς παρούσης συμβάσεως, δικαιοῦται νὰ ἀσκήσῃ ἀναγωγὴν κατὰ τῶν συμμετασχόντων εἰς τὴν μεταφορὰν σιδηροδρόμων συμφώνως πρὸς τὰς κάτωθι διατάξεις:

α) Ὁ προκαλέσας τὴν ζημίαν σιδηρόδρομος εἶναι μόνος ὑπεύθυνος δι' αὐτήν.

β) Ἂν ἡ ζημία προεκλήθη ὑπὸ πολλῶν σιδηροδρόμων, ἕκαστος τούτων εὐθύνεται διὰ τὴν ὑπ' αὐτοῦ προκληθεῖσαν ζημίαν. Ἂν ἡ διάκρισις ἀποβαίνῃ ἀδύνατος ἐν τῇ συγκεκριμένῃ περιπτώσει, ἡ πρὸς ἀποζημίωσιν ὑποχρέωσις καταμερίζεται μεταξὺ τούτων κατὰ τὰς ὑπὸ στοιχ. γ) κατωτέρω διαγραφομένας ἀρχάς.

γ) Ἂν ἀποβαίνῃ ἀδύνατον νὰ ἀποδειχθῇ ὅτι ἡ ζημία προεκλήθη ὑπὸ ἑνὸς ἢ πολλῶν σιδηροδρόμων, τὸ ποσὸν τῆς ὀφειλομένης ἀποζημιώσεως κατανέμεται μεταξὺ ὅλων τῶν εἰς τὴν μεταφορὰν συμμετασχόντων σιδηροδρόμων, πλὴν, ἐκείνων οἱ ὁποῖοι ἠθελον 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 ἑνὸς τῶν σιδηροδρόμων, τὸ βαρῦνον αὐτὸν καὶ μὴ καταβληθὲν παρ' αὐτοῦ μερίδιον κατανέμεται μεταξὺ ὅλων τῶν ἄλλων συμμετασχόντων εἰς τὴν μεταφορὰν σιδηροδρόμων, ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὸν ἀριθμὸν χιλιομέτρων τῶν ἀποστάσεων ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐγένετο ἡ τιμολόγησις.

Ἄρθρον 50.

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. Ἂν ἡ ὑπέρβασις τῆς προθεσμίας παραδόσεως προῆλθεν ἐξ ἀνωμαλιῶν αἱ ὁποῖαι διεπιστώθησαν ἐπὶ πολλῶν σιδηροδρόμων, ἡ ἀποζημίωσις κατανέμεται μεταξὺ τῶν σιδηροδρόμων τούτων ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὴν διάρκειαν τῆς καθυστερήσεως ἐπὶ τῶν οἰκείων δικτύων.

2. Αἱ ἐν τῷ ἄρθρῳ 11 καθοριζόμεναι προθεσμίαι παραδόσεως κατανέμονται μεταξὺ τῶν διαφόρων συμπραξάντων εἰς τὴν μεταφορὰν σιδηροδρόμων, 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 σιδηροδρόμων.

β) Μεταξὺ τριῶν ἢ περισσοτέρων σιδηροδρόμων:

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 δικαιοῦται ὡρισμένος σιδηρόδρομος, παρέχονται εἰς τὸν σιδηρόδρομον τοῦτον.

4. Ὁ διαρρεύσας χρόνος μεταξὺ τῆς παραδόσεως τοῦ ἐμπορεύματος εἰς τὸν σιδηρόδρομον καὶ τῆς ἐνάρξεως τῆς προθεσμίας ἀποστολῆς παρέχεται ἀποκλειστικῶς εἰς τὸν σιδηρόδρομον ἀποστολῆς.

5. Ἡ προαναφερομένη κατανομὴ ἐφαρμόζεται εἰς μόνην τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν δὲν ἐτηρήθη ἡ προθεσμία παραδόσεως ἐν τῷ συνόλῳ της.

Ἄρθρον 51.

Διαδικασία ἀναγωγῆς.

1. Ὁ σιδηρόδρομος, καθ' οὗ ἠσκήθη ἀναγωγὴ ἐκ τῶν ἐν τοῖς ἄρθροις 49 καὶ 50 προβλεπομένων, ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει δικαιοῦται νὰ ἀμφισβητήσῃ τὸ νόμιμον τῆς διενεργηθείσης πληρωμῆς ἀπὸ μέρους τοῦ ἀσκοῦντος τὴν ἀναγωγὴν σιδηροδρόμου, ἐφ' ὅσον ἡ ἀποζημίωσις αὕτη ὡρίσθη ὑπὸ τῆς δικαστικῆς Ἀρχῆς μετὰ τὴν νομίμως γενομένην πρὸς αὐτὸν ἀνακοίνωσιν μετὰ προσεπικλήσεως, διὰ τῆς ὁποίας καθίστατο αὐτῷ δυνατὸν νὰ παρέμβῃ ἐν τῇ δίκῃ. Ὁ ἐπιληφθεὶς τῆς κυρίας ἀγωγῆς δικαστὴς ὁρίζει, ἀναλόγως μὲ τὰς πραγματικὰς περιστάσεις, τὰς προθεσμίας διὰ τὴν κοινοποίησιν καὶ τὴν παρέμβασιν.

2. Ὁ προτιθέμενος νὰ ἀσκήσῃ τὴν ἀναγωγήν του σιδηρόδρομος ὀφείλει νὰ ὑποβάλῃ κοινὴν αἴτησιν ἐν μιᾷ καὶ τῇ αὐτῇ δίκῃ καθ' ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων σιδηροδρόμων, μετὰ τῶν ὁποίων δὲν προῆλθεν εἰς συμβιβασμόν, ἐπὶ ποινῇ ἀπωλείας

τῆς ἀναγωγῆς του κατ' ἐκείνων τοὺς ὁποίους δὲν θὰ ἔχῃ ἐνδεχομένως κλητεύσει.

3. Τὸ Δικαστήριον ὀφείλει νὰ ἀποφασίσῃ διὰ μιᾶς καὶ τῆς αὐτῆς ἀποφάσεως ἐφ' ὅλων τῶν εἰσαχθεισῶν παρ' αὐτῷ ἀναγωγῶν.

4. Οἱ σιδηρόδρομοι, κατὰ τῶν ὁποίων ἠσκήθη ἀναγωγή, δὲν δύνανται νὰ ἀσκήσουν μεταγενεστέρως ἄλλην ἀναγωγήν.

5. Δὲν ἐπιτρέπεται νὰ εἰσαχθοῦν ἀναγωγαὶ περὶ διασφαλίσεως τοῦ ἀντικειμένου αὐτῶν εἰς δίκην ἐπὶ κυρίας ἀγωγῆς περὶ ἀποζημιώσεως.

Ἄρθρον 52.

Ἁρμοδιότης διὰ τὰς ἀναγωγάς.

1. Τὸ δικαστήριον τῆς ἕδρας τοῦ σιδηροδρόμου, κατὰ τοῦ ὁποίου ἀσκεῖται ἀναγωγή, εἶναι ἀποκλειστικῶς ἁρμόδιον δι' ὅλας τὰς ἀναγωγάς.

2. Ὅταν ἡ ἀναγωγὴ πρέπει νὰ ἀσκηθῇ κατὰ πολλῶν σιδηροδρόμων, ὁ ἐνάγων ἔχει δικαίωμα ἐκλογῆς μεταξὺ τῶν κατὰ τὴν παρ. 1 ἁρμοδίων δικαστηρίων ἐκείνου εἰς ὃ θὰ εἰσαγάγῃ τὴν ἀγωγήν του.

Ἄρθρον 53.

Συμφωνίαι συναφῶς μὲ τὰς ἀναγωγάς.

Οἱ σιδηρόδρομοι δύνανται διὰ συμφωνιῶν νὰ καθιερώσουν παρεκκλήσεις ἀπὸ τῶν ἐν τῷ κεφαλαίῳ τρίτῳ καθοριζομένων κανόνων διὰ τὰς ἀμοιβαίας ἀναγωγάς.

ΜΕΡΟΣ IV.

Διάφοροι Διατάξεις

Ἄρθρον 54.

Ἐφαρμογὴ τοῦ ἐσωτερικοῦ δικαίου

Ἐν ἐλλείψει σχετικῶν διατάξεων ἐν τῇ παρούσῃ συμβάσει, ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις τῶν ἐσωτερικῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν ἐν ἑκάστῳ Κράτει σχετικῶς μὲ τὴν μεταφοράν.

Ἄρθρον 55.

Γενικοὶ Κανόνες διαδικασίας.

Δι' ὅλας τὰς διαφοράς, εἰς τὰς ὁποίας παρέχουν ἀφορμὴν αἱ εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν ὑπαγόμεναι μεταφοραί, ἡ ἀκολουθητέα διαδικασία εἶναι ἡ τοῦ ἁρμοδίου δικαστηρίου, τηρουμένων ὁπωσδήποτε τῶν ἐν τῇ συμβάσει περιλαμβανομένων ἀντιθέτων διατάξεων.

Ἄρθρον 56.

Ἐκτέλεσις τῶν ἀποφάσεων.
Κατασχέσεις καὶ ἐγγυήσεις.

1. Ὅταν αἱ ἐκδοθεῖσαι ὑπὸ τοῦ ἁρμοδίου, 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' ἑκάστου τῶν οἰκείων 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 ἀποζημίωσιν, πέραν τῆς διακαστικῆς δαπάνης, εἰς βάρος τοῦ ἐνάγοντος κατ' ἀκολουθίαν ἀπορρίψεως τῆς ἀγωγῆς του.

2. Αἱ ἐκ διεθνοῦς μεταφορᾶς γεννώμεναι ἀπαιτήσεις ὑπὲρ ὡρισμένου σιδηροδρόμου ἔναντι ἄλλου 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 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 ἐδάφους Κράτους, ἄλλου ἀπὸ τὸ Κράτος εἰς ὃ ἀνήκει ὁ ἰδιοκτήτης τούτων σιδηρόδρομος, βάσει καὶ μόνον ἀποφάσεως ἐκδιδομένης ὑπὸ τῆς δικαστικῆς Ἀρχῆς τοῦ τελευταίου τούτου Κράτους. Τὰ ἰδιωτικὰ φορτηγὰ ὡς καὶ τὰ πάσης φύσεως ἀντικείμενα τὰ χρησιμοποιούμενα διὰ τὴν μεταφορὰν καὶ συμπεριλαμβανόμενα εἰς τὸ ὑλικὸν τοῦτο, ἀνήκοντα δὲ εἰς τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ φορτηγοῦ, δὲν ὑπόκεινται εἰς κατάσχεσιν ἐπὶ ἐδάφους ἄλλου πλὴν τοῦ Κράτους τῆς κατοικίας τοῦ ἰδιοκτήτου καὶ βάσει ἀποφάσεως ἐκδοθείσης ὑπὸ τῆς δικαστικῆς ἀρχῆς τοῦ Κράτους τούτου.

4. Ἐπὶ ἀγωγῶν ἐκ συμβάσεως διεθνοῦς μεταφορᾶς δὲν δύναται νὰ ζητηθῇ ἡ παροχὴ ἐγγυήσεως πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς πληρωμῆς τῶν δικαστικῶν δαπανῶν.

Ἄρθρον 57.

Νομισματικὴ μονάς. Τιμὴ μετατροπῆς καὶ ἀποδοχῆς. ξένων νομισμάτων.

1. Τὰ εἰς φράγκα ἐνδεικνυόμενα ποσὰ ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει ἢ ἐν τοῖς Παραρτήμασιν αὐτῆς θεωροῦνται ἀναφερόμενα εἰς χρυσοῦν φράγκον βάρους 10)31 τοῦ γραμματίου 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, καταβάλλονται ὅμως εἰς ἐγχώριον νόμισμα (τιμὴ μετατροπῆς).

3. Ἐπίσης ὁ σιδηρόδρομος, ὁ ὁποῖος δέχεται εἰς πληρωμὴν ξένα νομίσματα, ὑποχρεοῦται νὰ δημοσιεύσῃ τὰς τιμὰς εἰς ἃς δέχεται τὰ νομίσματα ταῦτα (τιμὴ ἀποδοχῆς).

Ἄρθρον 58.

Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν διεθνῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν.

1. Πρὸς διευκόλυνσιν καὶ ἐξασφάλισιν τῆς ἐκτελέσεως παρούσης Συμβάσεως ἱδρύεται Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν διεθνῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν ἔχον ἀποστολήν:

α) Νὰ δέχηται τὰς ἀνακοινώσεις ἑκάστου τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν καὶ ἑκάστου 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 οἰκονομικὰς σχέσεις μεταξὺ τῶν διαφόρων σιδηροδρόμων καὶ τὴν εἴσπραξιν τῶν ἐκκρεμῶν ἀπαιτήσεων καὶ νὰ ἐξασφαλίζῃ, ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ταύτης, τὴν σταθερότητα τῶν ἀμοιβαίων σχέσεως μεταξὺ τῶν σιδηροδρόμων.

δ) Νὰ ἐπιδιώκῃ συμβιβασμόν, ἐπὶ τῇ αἰτήσει συμβεβλημένου Κράτους ἢ μεταφορικῆς ἐπιχειρήσεως, τῆς ὁποίας αἱ γραμμαὶ εἶναι ἐγγεγραμμέναι εἰς τὸν ἐν ἄρθρῳ 59 προβλεπόμενον πίνακα, εἴτε διὰ προσφορᾶς τῶν ὑπηρεσιῶν ἢ τῆς μεσολαβήσεώς του, εἴτε καθ' οἱονδήποτε ἄλλον τρόπον, πρὸς διακανονισμὸν διαφορῶν μεταξὺ τῶν ρηθέντων Κρατῶν ἢ ἐπιχειρήσεων συναφῶς μὲ τὴν ἑρμηνείαν ἢ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως.

ε) Νὰ ἐκδίδῃ, κατ' αἴτησιν τῶν ἐν ἀντιδικίᾳ μερῶν - Κρατῶν, μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων ἢ πελατῶν, γνωματεύσεις ἐπὶ διαφορῶν συναφῶς μὲ τὴν ἑρμηνείαν ἢ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως.

στ) Νὰ συμπράττῃ εἰς τὸν διαιτητικὸν διακανονισμὸν διαφορῶν συναφῶς μὲ τὴν ἑρμηνείαν ἢ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως.

ζ) Νὰ εἰσηγῆται τὰς αἰτήσεις τροποποιήσεων τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ νὰ προτείνῃ, συντρεχούσης περιπτώσεως, τὴν σύγκλησιν τῶν ἐν ἄρθρῳ 69 προβλεπομένων διασκέψεων.

2. Εἰδικὸς Κανονισμός, ἀποτελῶν τὸ Παράρτημα V τῆς παρούσης Συμβάσεως, καθορίζει τὴν ἕδραν, 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 λόγῳ Γραφείου καὶ τῆς ἐπ' αὐτοῦ ἐποπτείας.

Ἄρθρον 59.

Πίναξ τῶν ὑπαγομένων εἰς τὴν Σύμβασιν γραμμῶν.

1. Τὸ ἐν ἄρθρῳ 58 προβλεπόμενον Κεντρικὸν Γραφεῖον ὑποχρεοῦται νὰ συντάσσῃ καὶ νὰ τηρῇ ἐν ἐνημερότητι τὸν πίνακα τῶν εἰς τὴν παροῦσαν 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 σιδηροδρόμου ἢ ἄλλης μεταφορικῆς ἐπιχειρήσεως ἐκ τῶν ἐν ἄρθ. 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' αἴτησιν τοῦ ὁποίου 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. Μόνη ἡ λῆψις τῆς ἐκ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου προερχομένης εἰδοποιήσεως παρέχει ἀμέσως εἰς ἕκαστον σιδηρόδρομον τὸ δικαίωμα νὰ παύσῃ μετὰ τῆς διαγραφείσης γραμμῆς πᾶσαν σχέσιν διεθνοῦς μεταφορᾶς, πλὴν τῶν ἀναφερομένων εἰς τὰς ὑπὸ ἐκτέλεσιν μεταφοράς, τῶν ὁποίων πρέπει ὁλοκληρωθῇ ἡ ἐκτέλεσις.

Ἄρθρον 60.

Εἰδικαὶ διατάξεις δι' ὡρισμένας μεταφοράς.
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 εἰδικοὺς ὅρους ἐν ἀνταποκρίσει πρὸς τὸ Παράρτημα IX.

4. Διὰ τὰς κάτωθι μνημονευομένας μεταφοράς:

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' ἐμποροπανηγύρεις ἢ ἐκθέσεις.

ε) Μεταφοραὶ ἐξαρτημάτων φορτώσεως 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 ὡρισμένους ὅρους ἐν προσαρμογῇ πρὸς τὴν φύσιν τῶν μεταφορῶν τούτων καὶ κατὰ παρέκκλισιν ἀπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως. Δύναται συγκεκριμένως νὰ ὁρισθῇ ἔγγραφον μεταφορᾶς διάφορον τοῦ ἐν τῷ Παραρτήματι II τῆς παρούσης Συμβάσεως προβλεπομένου ὑποδείγματος.

5. Συμπληρωματικαὶ διατάξεις, τὰς ὁποίας ὡρισμένα τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἢ ὡρισμένοι ἐκ τῶν συμμετεχόντων σιδηροδρόμων ἐκδίδουν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς Συμβάσεως, κοινοποιοῦνται παρ' αὐτῶν εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον.

Αἱ συμπληρωματικαὶ αὗται διατάξεις δύνανται νὰ τεθοῦν ἐν ἰσχύϊ ἐπὶ τῶν προσχωρησάντων εἰς ταύτας σιδηροδρόμων κατὰ τοὺς ἐν ἑκάστῳ Κράτει προβλεπομένους ὑπὸ τῶν νόμων καὶ Κανονισμῶν τύπους, δὲν δύνανται ὅμως αὗται νὰ ἐπισύρουν μεταβολὴν εἰς τὴν παροῦσαν σύμβασιν.

Ἡ ἔναρξις τῆς ἰσχύος αὐτῶν ἀνακοινοῦται εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον.

Ἄρθρον 61.

Διοικητικὸς διακανονισμὸς διαφορῶν.

1. Ἐφ' ὅσον δὲν καθίσταται δυνατὸν νὰ ἐπιλυθῶσι, ὑπ' αὐτῶν τούτων τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν, ἀμφισβητήσεις, ὡς πρὸς τὴν ἑρμηνείαν ἢ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως, ἐχούσης ἰσχὺν ἐσωτερικοῦ Νόμου ἢ Συμβατικοῦ Δικαίου, καὶ τῶν ὑφ' ὡρισμένων ἐκ τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἐκδοθησῶν συμπληρωματικῶν διατάξεων, ἀφ' ἑνὸς καὶ ἀφ' ἑτέρου, τῶν ἐν ἄρθρῳ 60 παρ. 4 προβλεπομένων εἰδικῶν συμφωνιῶν δύνανται, κατ' αἴτησιν 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. Αἰτήσει τῶν μερῶν, δύνανται νὰ ὑπαχθοῦν εἰς τὴν διαιτητικὴν δικαιοδοσίαν:

α) Ἐπιφυλαττομένης τῆς δυνατότητος διακανονισμοῦ τῶν διαφορῶν βάσει ἄλλων νομίμων διατάξεων:

1ον ἀμφισβητήσεις μεταξὺ συμβεβλημένων Κρατῶν,

2ον ἀμφισβητήσεις μεταξὺ συμβεβλημένων, ἀφ' ἑνὸς καὶ μὴ συμβεβλημένων, ἀφ' ἑτέρου Κρατῶν,

3ον ἀμφισβητήσεις μεταξὺ μὴ συμβεβλημένων Κρατῶν, ἐφ' ὅσον, ἐν ταῖς δύο τελευταίαις περιπτώσεσιν, ἡ Σύμβασις ἐφαρμόζεται ὡς ἐσωτερικὸς Νόμος ἢ ὡς συμβατικὸν Δίκαιον.

β) Ἀμφισβητήσεις μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων.

γ) Ἀμφισβητήσεις μεταξὺ μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ πελατῶν.

δ) Ἀμφισβητήσεις μεταξὺ πελατῶν.

4. Ἡ προσφυγὴ εἰς τὴν διαιτητικὴν διαδικασίαν ἔχει, ὡς πρὸς τὴν ἀναστολὴν ἢ διακοπὴν τῆς παραγραφῆς τῆς ὑπὸ ἀμφισβήτησιν ἀπαιτήσεως, τὰς αὐτὰς συνεπείας οἵας καὶ ἡ κατάθεσις ἀγωγῆς ἐνώπιον τῶν τακτικῶν δικαστηρίων.

5. Αἱ ὑπὸ διαιτητικῶν δικαστηρίων ἐκδιδόμεναι ἀποφάσεις ἔναντι μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων ἢ πελατῶν εἶναι ἐκτελεσταὶ ἐφ' ἑκάστου τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν εὐθὺς ὡς πληρωθοῦν αἱ καθωρισμέναι διατυπώσεις ἐν τῷ Κράτει ὅπου πρέπει νὰ γίνῃ ἡ ἐκτέλεσις.

ΜΕΡΟΣ V.

Ἐξαιρετικαὶ διατάξεις.

Ἄρθρον 62.

Παρεκκλίσεις προσωρινοῦ χαρακτῆρος.

1. Ἂν ἡ οἰκονομικὴ καὶ δημοσιονομικὴ κατάστασις ἐν ὡρισμένῳ Κράτει εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ προκαλῇ σοβαρὰς δυσχερείας εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τοῦ Μέρους III, κεφαλαίου τρίτου, τῆς συμβάσεως, δύναται ἕκαστον Κράτος, εἴτε διὰ διατάξεων περιλαμβανομένων εἰς τὰ τιμολόγια, εἴτε διὰ πράξεων δημοσίας ἐξουσίας ὡς ἐπὶ παραδείγματι γενικῶν ἢ εἰδικῶν ἐξουσιοδοτήσεων παρεχομένων πρὸς τὰς διοικήσεις τῶν σιδηροδρόμων, νὰ μεταβάλῃ τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 17, 19 καὶ 21 τῆς Συμβάσεως καὶ νὰ καθορίσῃ ἐν σχέσει πρὸς ὡρισμένας ὑπηρεσίας μεταφορῶν:

α) Ὅτι αἱ ἐκ τοῦ Κράτους τούτου ἀποστολαὶ ὑπόκεινται ὑποχρεωτικῶς εἰς προπληρωμήν:

1ον εἴτε μέχρι τῶν συνόρων του

2ον εἴτε τοὐλάχιστον μέχρι τῶν συνόρων του

β) Ὅτι αἱ διὰ τὸ Κράτος τοῦτο προοριζόμεναι ἀποστολαὶ πρέπει νὰ ὑποβάλλωνται εἰς ὑποχρεωτικὴν προπληρωμὴν κατὰ τὴν ἀποστολὴν καὶ δή:

1ον εἴτε μέχρι τῶν συνόρων του, ἐφόσον τὸ Κράτος ἀποστολῆς δὲν ἔχει καθιερώσει τὸν ἀνωτέρω ὑπὸ στοιχ. α' 1ον ἀναφερόμενον περιορισμόν.

2ον εἴτε τὸ πολὺ μέχρι τῶν συνόρων του.

γ) Ὅτι αἱ ἀποστολαί, αἱ προερχόμεναι ἐκ τοῦ Κράτους τούτου ἢ αἱ προοριζόμεναι διὰ τὸ Κράτος τοῦτο, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἐπιβαρυνθοῦν μὲ ἀπότισιν καὶ ὅτι αἱ προκαταβολαὶ ἔναντι τοῦ ἐμπορεύματος δὲν θὰ ἐπιτρέπωνται ἢ ὅτι αἱ ἀποτίσεις καὶ προκαταβολαὶ θὰ γίνωνται δεκταὶ μόνον μέχρις ὡρισμένου ὁρίου.

δ) Ὅτι δὲν θὰ ἐπιτρέπεται εἰς τὸν ἀποστολέα νὰ τρο-

ποποιήση τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς, ὡς πρὸς τὴν χώραν προορισμοῦ, τὴν προπληρωμὴν καὶ τὴν ἀπότισιν.

2. Ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς ὅρους δύνανται τὰ Κράτη, διὰ γενικῶν ἢ εἰδικῶν ἐξουσιοδοτήσεων πρὸς τὰς διοικήσεις τῶν σιδηροδρόμων νὰ μεταβάλλουν τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 17, 19, 21 καὶ 22 τῶν συμβάσεων καθορίζοντα εἰς τὰς ἀμοιβαίας σχέσεις των:

α) Ὅτι οἱ κανόνες πληρωμῆς τῶν τελῶν θὰ ὁρίζωνται εἰδικῶς διὰ συμφωνίας μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τοὺς κανόνας τούτους σιδηροδρόμων.

Οἱ κανόνες οὗτοι δὲν θὰ δύνανται νὰ περιλάβουν ὅρους μὴ προβλεπομένους ἐν τῷ ἄρθρῳ 17.

β) Ὅτι ὡρισμέναι αἰτήσεις τροποποιήσεων τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς δὲν θὰ γίνωνται δεκταί.

3. Τὰ λαμβανόμενα συμφώνως πρὸς τὰς παραγρ. 1 καὶ 2 μέτρα θὰ ἀνακοινῶνται εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον.

Τὰ ἐν τῇ παραγρ. 1 ἀπαριθμούμενα μέτρα θὰ τίθενται ἐν ἰσχύϊ ἀπὸ τῆς λήξεως προθεσμίας ὀκτὼ ἡμερῶν τὸ ἐνωρίτερον, ὑπολογιζομένης ὑπὸ τῆς ἡμερομηνίας τοῦ ἐγγράφου, διὰ τοῦ ὁποίου τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον θὰ γνωστοποιῇ τὰ μέτρα ταῦτα εἰς τὰ ἄλλα Κράτη.

Τὰ ἐν τῇ παραγρ. 2 ἀπαριθμούμενα μέτρα θὰ τίθενται ἐν ἰσχύϊ ἀπὸ τῆς λήξεως προθεσμίας δύο ἡμερῶν, τὸ ἐνωρίτερον, ὑπολογιζομένης ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς δημοσιεύσεώς των εἰς τὰ ἐνδιαφερόμενα Κράτη.

4. Αἱ καθ' ὁδὸν μεταφοραὶ δὲν θὰ θίγωνται ὑπὸ τῶν ἐν λόγῳ μέτρων.

Ἄρθρον 63.

Εὐθύνη ἐν συνδεδυασμένῃ ὑπηρεσίᾳ σιδηροδρομικῆς θαλασσίας μεταφορᾶς.

1. Ἐπὶ μεταφορῶν διὰ σιδηροδρομικῆς καὶ θαλασσίας ὁδοῦ, διενεργουμένων διὰ τῶν ἐν ἄρθρῳ 2 παραγρ. 1 ἀναφερομένων γραμμῶν, ἕκαστον Κράτος δύναται, ἐπὶ τῇ ὑποβολῇ αἰτήσεώς του περὶ ἐγγραφῆς ἀντιστοίχου μνείας ἐν τῷ πίνακι τῶν εἰς τὴν σύμβασιν ὑπαγομένων γραμμῶν, νὰ συμπληρώσῃ τοὺς ἐν ἄρθρῳ 27 προβλεπομένους ἀπαλλακτικοὺς λόγους διὰ προσθήκης τῶν κάτωθι μνημονευομένων ἀπαλλακτικῶν λόγων, συνολικῶς.

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 παράλειψις τοῦ πλοιάρχου, τοῦ πληρώματος, τοῦ πλοηγοῦ ἢ τῶν ὑπὸ τοῦ μεταφορέως ἐντεταγμένων 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 ἔλλειψιν ἀπὸ μέρους του ἐλλόγου ἐπιμελείας ὅπως καταστήσῃ τὸ πλοῖον κατάλληλον πρὸς πλοῦν ἢ ὅπως ἐξασφαλίσῃ εἰς τοῦτο τὸν προσήκοντα ἐξοπλισμόν, ἐπάνδρωσιν καὶ ἀνεφοδιασμὸν ἢ ὅπως διασκευάσῃ καταλλήλως καὶ ἀποκαταστήσῃ εἰς καλὴν κατάστασιν ὅλα τὰ τμήματα τοῦ πλοίου εἰς τὰ ὁποῖα φορτώνεται τὸ ἐμπόρευμα, εἰς τρόπον ὥστε νὰ εἶναι ταῦτα κατάλληλα πρὸς ὑποδοχήν, μεταφορὰν καὶ προφύλαξιν τοῦ ἐμπορεύματος.

γ) Πυρκαϊά, ἐφόσον ὁ μεταφορεὺς ἀποδεικνύει ὅτι δὲν προεκλήθη αὕτη ἐξ ἰδίας αὐτοῦ ἐνεργείας ἢ πταίσματος τοῦ πλοιάρχου, τοῦ πληρώματος, τοῦ πλοηγοῦ ἢ τῶν ὑπὸ τοῦ μεταφορέως εἰς ὑπηρεσίαν προστηθέντων προσώπων.

δ) Κίνδυνος ἢ ἀτυχήματα θαλάσσης ἢ ἄλλων πλωτῶν ὁδῶν.

ε) Διάσωσις ἢ παροσπάθεια διασώσεως ὑπάρξεων ἢ ἀγαθῶν ἐν θαλάσσῃ.

στ) Φόρτωσις τοῦ ἐμπορεύματος ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τοῦ πλοίου, προϋποτιθεμένου ὅτι ἡ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φόρτωσις ἐγένετο συναινέσει τοῦ ἀποστολέως, δοθείσης διὰ δηλώσεώς 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 ἔλλογον ἐπιμέλειαν ἵνα καταστήσῃ τὸ πλοῖον κατάλληλον πρὸς πλοῦν ἢ ὅπως ἐξασφαλίσῃ εἰς τοῦτο τὸν προσήκοντα ἐξοπλισμόν, ἐπάνδρωσιν καὶ ἀνεφοδιασμὸν ἢ ὅπως διασκευάσῃ καταλλήλως καὶ ἀποκαταστήσῃ εἰς καλὴν κατάστασιν ὅλα τὰ τμήματα τοῦ πλοίου, εἰς τὰ ὁποῖα φορτώνεται τὸ ἐμπόρευμα, εἰς τρόπον ὥστε νὰ εἶναι ταῦτα κατάλληλα πρὸς ὑποδοχήν, μεταφορὰν καὶ προφύλαξιν τοῦ ἐμπορεύματος.

Ὁ μεταφορεύς, ἔστω καὶ ἐπικαλούμενος τοὺς ἀνωτέρω ἀπαλλακτικοὺς λόγους, παραμένει οὐχ ἧττον ὑπεύθυνος ἂν ὁ δικαιοῦχος ἀποδεικνύῃ 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 προστηθέντων εἰς ὑπηρεσίαν προσώπων, διάφορον τοῦ ὑπὸ στοιχ. α) ἀνωτέρω προβλεπομένου πταίσματος.

2. Ὅταν μία καὶ ἡ αὐτὴ 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' αἴτησιν 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 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.

Ἄρθρον 64.

Εὐθύνη ἐν περιπτώσει ἀτυχημάτων ἐκ πυρηνικῆς ἐνεργείας.

Ὁ σιδηρόδρομος ἀπαλλάσσεται τῆς βαρύνούσης αὐτὸν κατὰ τὴν παροῦσαν Σύμβασιν εὐθύνης ὅταν ἡ ζημία ὀφείλεται εἰς ἀτύχημα ἐκ πυρηνικῆς ἐνεργείας καὶ ὅταν, δυνάμει τῶν ἰσχυουσῶν εἰς ἓν τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν εἰδικῶν διατάξεων διὰ τὴν ρύθμισιν τῆς εὐθύνης εἰς τὸν τομέα τῆς ἀτομικῆς ἐνεργείας, ὁ ἐκμεταλλευόμενος ἐγκατάστασιν ἀτομικῆς ἐνεργείας ἢ ὁ ὑποκατάστατος αὐτοῦ εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὴν ζημίαν ταύτην.

ΜΕΡΟΣ VI

Τελικαὶ Διατάξεις.

Ἄρθρον 65.

Ὑπογραφή.

Ἡ παροῦσα σύμβασις ἀποτελοῦσα μετὰ τῶν Παραρτημάτων αὐτῆς ἑνιαῖον σύνολον παραμένει ἀνοικτὴ μέχρι τῆς 1 Μαΐου 1961 πρὸς ὑπογραφὴν ἀπὸ μέρους τῶν Κρατῶν, τὰ ὁποῖα προσεκλήθησαν ἵνα ἀντιπροσωπευθῶσιν εἰς τὴν τακτικὴν ἀναθεωρητικὴν διάσκεψιν.

Ἄρθρον 66.

Ἐπικύρωσις. Ἔναρξις ἰσχύος.

Ἡ παροῦσα 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 67.

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 αἰτοῦντος Κράτους ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τῶν διεθνῶν μεταφορῶν.

2. Ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν, ἐντὸς ἓξ μηνῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐν λόγῳ γνωστοποιήσεως, ἀνακοινοῦται πρὸς τὴν Ἑλβετικὴν Κυβέρνησιν ἡ ἀντίθεσις δύο τοὐλάχιστον Κρατῶν, ἡ αἴτησις γίνεται αὐτοδικαίως δεκτή, εἰδοποιοῦνται δὲ περὶ τούτου ὑπὸ τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως τὸ αἰτήσαν καὶ ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη.

Ἐν ἐναντίᾳ 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 παρέλευσιν μηνὸς ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἀπὸ μέρους τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως γενομένης ἀνακοινώσεως ἢ, ἂν κατὰ τὴν λῆξιν τῆς προθεσμίας ταύτης ἡ Σύμβασις δὲν ἔχῃ ἀκόμη τεθῇ ἐν ἰσχύϊ, ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Συμβάσεως.

Ἄρθρον 68.

Διάρκεια τῶν ἐκ τῆς Συμβάσεως ὑποχρεώσεων τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν.

1. Ἡ διάρκεια τῆς παρούσης Συμβάσεως εἶναι ἀπεριόριστος. 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 ἔναρξιν τῆς ἰσχύος αὐτῆς ἔτους. Πᾶν Κράτος, τὸ ὁποῖον θὰ ἐπεθύμει νὰ ἀποχωρήσῃ κατὰ τὴν λῆξιν τῆς περιόδου ταύτης, ὀφείλει νὰ γνωστοποιήσῃ τὴν πρόθεσίν του ταύτην, πρὸ ἑνὸς τοὐλάχιστον ἔτους, εἰς τὴν Ἑλβετικὴν Κυβέρνησιν, ἡ ὁποία θὰ πληροφορήσῃ σχετικῶς ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη.

Ἐφόσον δὲν ἐγένετο τοιαύτη γνωστοποίησις ἐντὸς τῆς ὁριζομένης 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 ἓν ἔτος τοὐλάχιστον 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, ἀκολούθως δὲ μέχρι τέλους ἑκάστης τῶν ἑπομένων περιόδων ἐφόσον δὲν θὰ ἔχωσι καταγγείλει τὴν ὑποχρέωσίν των ἓν ἔτος τοὐλάχιστον πρὸ τῆς λήξεως μιᾶς ἐξ αὐτῶν.

Ἄρθρον 69.

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 πρὸ τούτου αἴτησις ὑπὸ τοῦ ἑνὸς τρίτου τοὐλάχιστον 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 ἀντιπρόσωποι:

α) Διεθνῶν κυβερνητικῶν ὀργανισμῶν ἁρμοδίων διὰ τὰς μεταφοράς.

β) Διεθνῶν μὴ κυβερνητικῶν ὀργανισμῶν ἀσχολουμένων μὲ τὰς μεταφοράς.

Ἡ εἰς τὰς συζητήσεις συμμετοχὴ ἀντιπροσωπειῶν τῶν μὴ συμβεβλημένων Κρατῶν καὶ τῶν ἐν τῷ τετάρτῳ ἐδαφίῳ μνημονευομένων διεθνῶν ὀργανισμῶν θὰ ρυθμίζεται δι' ἑκάστην 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' ἀναλογίαν ἐπὶ τῶν Ἐπιτροπῶν τούτων.

2. Ἡ ἔναρξις ἰσχύος τῆς νέας συμβάσεως εἰς τὴν ὁποίαν κατέληξεν 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 μεταξὺ τῶν ἀναθεωρητικῶν διασκέψεων διάστημα τὰ ἄρθρα 3, 4, 5 παρ. 5, τὰ ἄρθρα 6, 11, 13, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 48, 49, 50, 53 καὶ τὰ Παραρτήματα II, III, IVα IVβ IX καὶ X δύνανται νὰ ὑποστοῦν ἀναπροσαρμογὰς παρ' Ἐπιτροπῆς ἀναθεωρήσεως. Ἡ ὀργάνωσις 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 διετυπώθησαν ἐντὸς τριῶν μηνῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς γνωστοποιήσεως, ἀντιρρήσεις κατ' αὐτῶν ἐκ μέρους πέντε τοὐλάχιστον Κυβερνήσεων. Ἰσχύουν δὲ αὗται ἀπὸ τῆς πρώτης τοῦ ἕκτου 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) Τοῦ Διεθνοῦς Κανονισμοῦ περὶ μεταφορᾶς διὰ σιδηροδρόμων ἐπικινδύνων ὑλῶν (Παράρτημα I).

β) Τοῦ Διεθνοῦς Κανονισμοῦ τοῦ ἀφορῶντος εἰς μεταφορὰν ἰδιωτικῶν φορτηγῶν (Παράρτημα VII) καὶ

γ) Τοῦ Διεθνοῦς Κανονισμοῦ τοῦ ἀφορῶντος εἰς μεταφορὰν ἐμπορευματοκιβωτίων (Παράρτημα VIII),

συνιστῶνται ἐπιτροπαὶ ἐμπειρογνωμόνων, τῶν ὁποίων ἡ ὀργάνωσις καὶ ἡ λειτουργία εἶναι ἀντικείμενον Καταστατικοῦ, ἀποτελοῦντος τὸ Παράρτημα VI τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Αἱ ἀποφάσεις τῶν Ἐπιτροπῶν ἐμπειρογνωμόνων κοινοποιοῦνται ἀμέσως πρὸς τὰς Κυβερνήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν μέσῳ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου. Θεωρεῖται ὅτι ἐγένοντο αὗται δεκταί, ἐκτὸς ἂν διετυπώθησαν ἐντὸς προθεσμίας τριῶν μηνῶν, ὑπολογιζομένης ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας γνωστοποιήσεως, ἀντιρρήσεις κατ' αὐτῶν ἐκ μέρους τῶν Κυβερνήσεων πέντε τοὐλάχιστον συμβεβλημένων Κρατῶν. Ἰσχύουν δὲ αὗται ἀπὸ τῆς πρώτης τοῦ ἕκτου μηνὸς μετὰ τὸν μῆνα, ἐντὸς τοῦ ὁποίου τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἐγνωστοποίησε τὴν ἀποδοχὴν των πρὸς τὰς Κυβερνήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν. Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον προσδιορίζει τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην κατὰ τὴν κοινοποίησιν τῶν ἀποφάσεων.

Ἄρθρον 70.

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 καὶ κείμενον εἰς ἰταλικὴν γλῶσσαν, ἔχοντα ἰσχὺν ἐπισήμων μεταφράσεων.

Ἐν περιπτώσει ἀσυμφωνίας τῶν κειμένων, ἰσχύει τὸ γαλλικὸν κείμενον.

Εἰς πίστωσιν τοῦ ὁποίου, οἱ κάτωθι πληρεξούσιοι, βάσει ἐξουσιοδοτήσεως κατὰ τὸν δέοντα τύπον, ὑπέγραψαν τὴν παροῦσαν Σύμβασιν.

Ἐγένετο ἐν Βέρνῃ τὴν εἰκοστὴν πέμπτην Φεβρουαρίου τοῦ χιλιοστοῦ ἐννεακοσιοστοῦ ἑξηκοστοῦ πρώτου 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. KREMPLER
Διὰ τὸ Βέλγιον :	F. SEYNAEVE
Διὰ τὴν Βουλγαρίαν :	S. DRAGOMIROV
Διὰ τὴν Δανίαν :	TH. JENSEN
Διὰ τὴν Ἱσπανίαν :	MARQUIS DE MIRAFLORES
Διὰ τὴν Φιλλανδίαν :	OSMO ORKOMIES
Διὰ τὴν Γαλλίαν :	E. DENNERY
Διὰ τὴν Ἑλλάδα :	A. HART. SOUTZOS
Διὰ τὴν Οὐγγαρίαν :	SKONDA - ÖDÖN
Διὰ τὴν Ἰταλίαν :	LUISI BRANCA
Διὰ τὸν Λίβανον :	RAIF ABILLAMA
Διὰ τὸ Λιχτενστάϊν :	A. HILBE
Διὰ τὸ Λουξεμβοῦργον :	A. CLEMANG
Διὰ τὴν Νορβηγίαν :	HERN, A. BROCH
Διὰ τὴν Ὁλλανδίαν :	H. E. SCHEFFER
Διὰ τὴν Πολωνίαν :	BATKOWSKI
Διὰ τὴν Πορτογαλίαν :	MARIO DIAS TRIGO
Διὰ τὴν Ρουμανίαν :	G. NISTORAN
Διὰ τὸ Ἡνωμ. Βασίλειον Μεγ. Βρεττανίας καὶ Βορ. Ἰρλανδίας :	J. S. ROOKE — A.H.KENT
Διὰ τὴν Σουηδίαν :	CLAS NORDSTRÖM
Διὰ τὴν Ἑλβετίαν :	SCHALLER
Διὰ τὴν Τσεχοσλοβακίαν :	JAN OBHLIDAL
Διὰ τὴν Τουρκίαν :	H. UGAN
Διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίαν :	V. NIKOLIC

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I.

(Ἄρθρα 3 καὶ 4)

Διεθνὴς Κανονισμὸς διὰ τὴν διὰ σιδηροδρόμου μεταφορὰν ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων (R.I.D.)

(Κείμενον ὑπαγόμενον εἰς εἰδικὴν ἀναθεωρητικὴν διαδικασίαν).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

(Ἄρθρον 6)

Φορτωτικὴ μεγάλης / μικρᾶς ταχύτητος. (Τὰ φύλλα 2, 4 καὶ 5 εἶναι ὅμοια πρὸς τὸ φύλλον 1).

ANNEXE II (Article 6)

1 Τραγίς Ελέγχου · Timbre de contrôle · Kontrollstempel

2 CIM Διεθνής σιδηροδρομική μεταφορά · Transport international par chemins de fer · Internationaler Eisenbahnfrachtverkehr

Φορτωτική · Lettre de voiture · Frachtbrief

Τα μή γεγραμμένα γραμμάτα τμήματα συμπληρώνονται ὑπό τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς · Les parties encadrées de hampe grasses doivent être remplies par la gare de départ · Die stark umrandeten Teile hat die Eisenbahn die Gründen der Sendung auszufüllen

3 Αριθμός ἀποστολῆς · Étiquette comptable · Verrechnungs-Etikette
Σταθμός Ἀποστολῆς · Gare-Bahnhof No | Δρομολ. Ἐκφ.-Ναυλ. · Exp.-Verz. No

4 Σταθμός προορισμοῦ · Gare destinataire · Bestimmungsbahnhof

5 Ἐγγεγραμμένη · Enregistré · Abgemeldet
ἀπό · de · von
εἰς · à · an

6 Παραλήπτης, διεύθυνσις (πόλις καὶ χώρα) · Destinataire, adresse (ville et pays) · Empfänger, Adresse (Ort und Land)

7 Δρομολόγιον · Itinéraire · Leitungsweg

8 Ἐκπλοώνισμος εἰς · Acheminement à · Zu verzollen in

9 Δηλώσεις (CIM Ἄρθρα 6, 12, 15, κλπ.) · Déclarations · Erklärungen (CIM Art. 6, 12, 15, etc.)

10 Ἐπαναποστολεῖται ἀπό · εἰς · Réexpédié de/par · Neuaufgegeben von/nach

11 Φορτηγόν · Wagons · Wagen
Σῆμα ἰδιοκτησίας καὶ Ἀρ. · Marque et No · Eigentumsmerkmal und Nr.
Τύπος Ἀρ. · Type · Art
Ἀπόβαρον · Tare · Eigengewicht kg
Ὅριον φορτ. · Lim. de charge · Tragf. kg
Ἄξονες · Essieux · Achsen

C Φορτ. κλειστόν · Wagon couvert · Gedeckter Wagen
D Φορτ. ἀνοικτόν · Wagon découvert · Offener Wagen
P Φορτ. ἰδιωτικόν · Wagon de particul. · Privatwagen
Sd Φορτ. εἰδικόν · Wagon spécial · Spezialwagen

12 Ἀποστολεύς ἐταιρική ἐπωνυμία · Expéditeur, raison sociale · Absender Firma
Φορτώθη ὑπό: Chargé par: Verladen durch:
• Τοῦ σιδ/μου · Chemin de fer · Eisenbahn
• Τοῦ ἀποστολέως · Expéditeur · Absender

Ἐν · Lieu · Ort | Τῇ · Date · Datum | Ὑπογραφή · Signature · Unterschrift

13 Ἐξαρτήματα φορτώσεως · Emballages - Agrès - Containers · Ladehilfsmittel-Behälter
Κατηγορία · Catégorie · Art
Σῆμα ἰδιοκτησίας καὶ Ἀρ. · Marque et No · Eigentumsmerkmal und Nr.
Κατηγορία · Catégorie · Art
Σημ. ἰδιοκτησίας καὶ Ἀρ. · Marque et No · Eigentumsmerkmal und Nr.

FRACHTBRIEF

14 Δίγος · Σήμανσις · Ἀριθμοί · Adresse · Marques · numéros · Adresse · Zeichen · Nummer

15 Ποσόν · Nombre · Anzahl

16 Εἶδος συσκευασίας · Nature de l'emballage · Art der Verpackung

17 Εἶδος ἐμπορεύσιμος · Désignation de la marchandise · Bezeichnung des Gutes

18 Βάρος · Poids · Gewicht kg

19 Ἐμπορεύματα · Marchandises · Waren
Ἀρ. · No
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

20 Δήλωσις προτιμήσεως · Prescription d'affranchissement · Frankaturvorschrift

21 Προκαταβολή · Débours · Barauslagen
Ποσόν · Montant · Währung

22 Ἀπόδοσις · Remboursement · Nachnahme
Ποσόν · Montant · Währung

23 Διάφοροι (διατ. ἀποζημίωσεως ἤ ἄλλαι) · Divers (intérêt à la livraison, intérêts en cas de retard, etc.) · Verschiedenes (Zinsen bei Lieferung, Zinsen bei Verspätung, etc.)
Ποσόν · Montant · Währung

Ἄρθρ. ἀριθ. 34 καὶ 42 πίνακ. προορίζονται διὰ τὴν μηχανογράφησιν. Cases Nos 34 à 42 réservées au procédé mécanographique. Felder Nr. 34 – 42 für mechanische Verarbeitung reserviert.

24 Αἰτηθέντα τιμολόγια καὶ δρομολόγια · Tarifs et itinéraires demandés · Verlangte Tarife und Wege

25 Συνημμένα τῇ φορτωτικῇ · Annexes à la lettre de voiture · Beilagen zum Frachtbrief

26 Πληροφορίαι διὰ τὸν παραλήπτην (CIM Ἄρθρον 6 § 12) · Informations pour le destinataire · Vermerke für den Empfänger (CIM Art. 6 § 12)

27 Δελτίον ἐξαρτημάτων καὶ ἐμπλισμάτων · Bordereau pour agrès et emballages · Begleitschein für Lademittel und Behälter

Σταθμός ἔδρας · Gare d'attache · Heimatstation

28 Χρονολογική σφραγίς τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς · Timbre à date de la gare expéditrice · Datumstempel des Versand-Bahnhofes

Χρονολογική σφραγίς τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ · Timbre à date de la gare destinataire · Datumstempel des Empfangs-Bahnhofes

29 Σφραγίς ζυγίσεως · Visa de pesage · Wiegestempel

Δήλωσις τοπικοῦ βάρους · Poids constaté · Amtlich festgestellte Masse

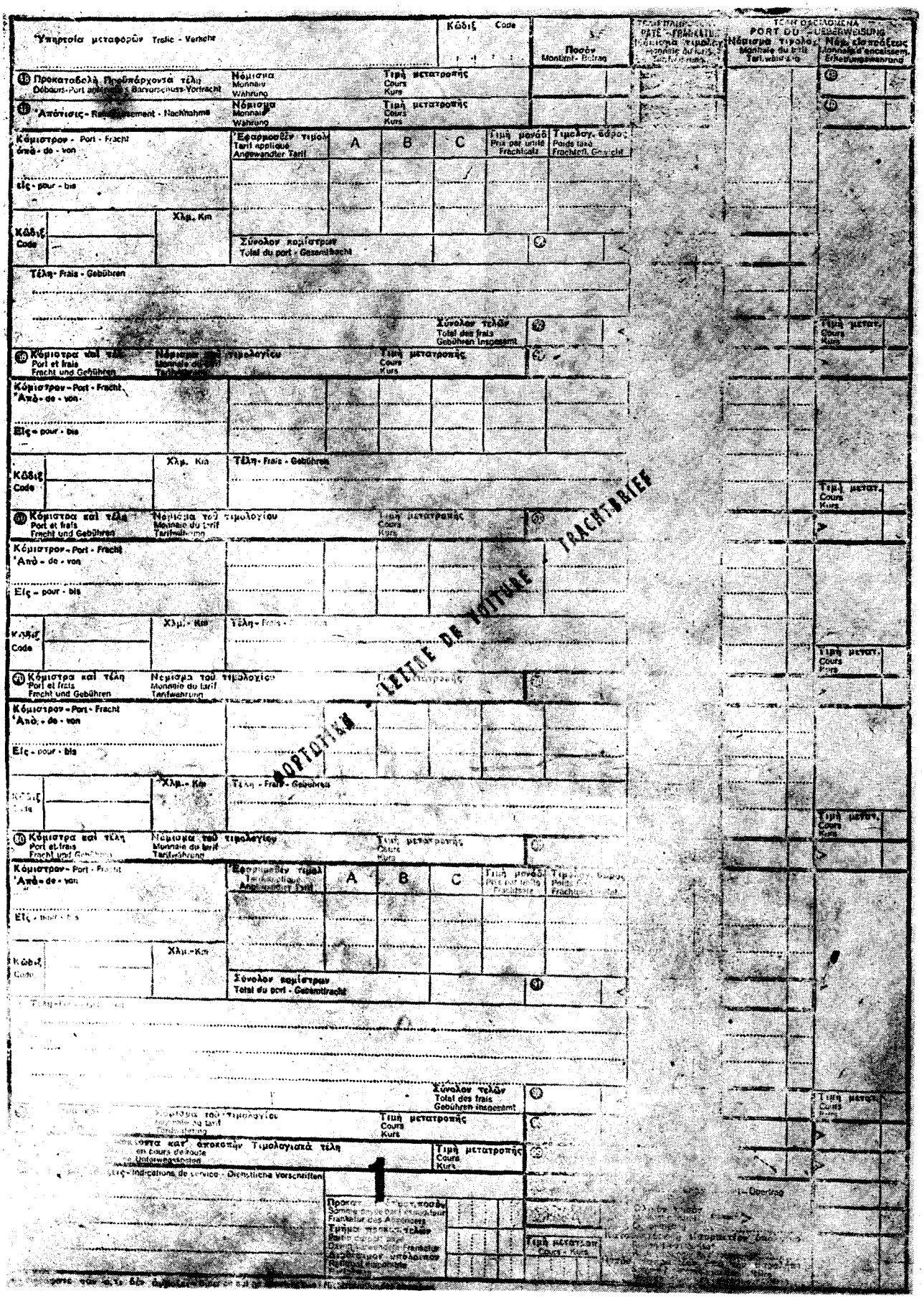
30 Ἐπιστασία ἐξοπλίσεως ἀποστολῆς · Surveillance de l'équipement · Aufsicht der Ausrüstung
Ἀρ. · No

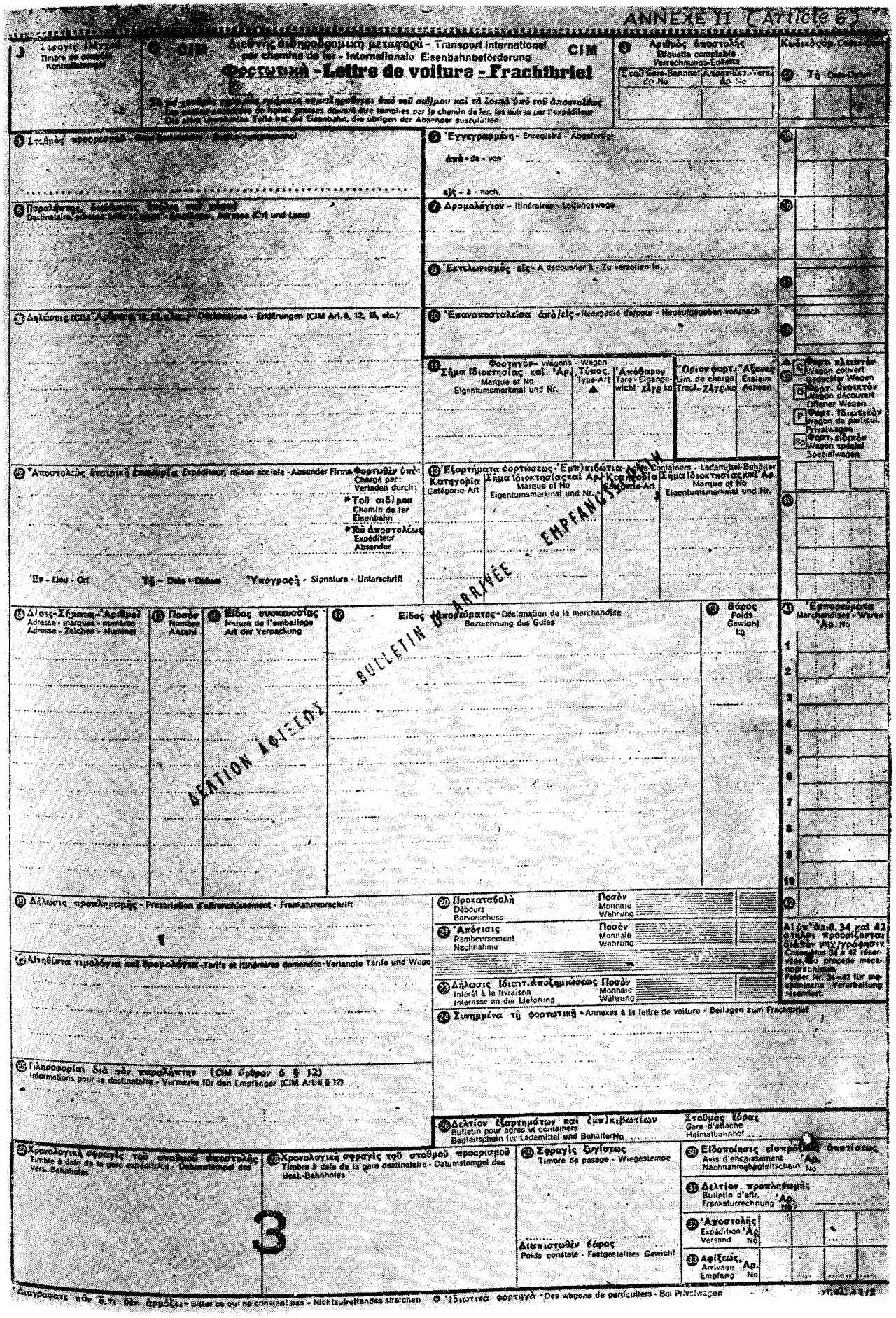
31 Δελτίον προληρώσεως · Bulletin d'affranchissement · Frankaturschein No

32 Ἀποστολή · Envoi No

33 Ἀφίξεις · Arrivée · Ankunft
Ἀρ. · No

* Διαγράφονται ὅσα δέν ἐφαρμόζονται · Biffer ce qui ne convient pas · Nichtzutreffendes streichen ● Ἰδιωτικά φορτηγά · Des wagons de particuliers · Bei Privatwagen


Υπηρεσία μεταφορών Trafic - Verkehr
Κώδιξ Code
Ποσόν Montant - Betrag
Προκαταβολή Προϋπάρχοντα τέλη
Débours - Port payé - Barvorschuss - Vorfracht
Νόμισμα Monnaie Währung
Τιμή μετατροπής Cours Kurs
Απόπεισις - Remboursement - Nachnahme
Κόμιστρον - Port - Fracht
Εφαρμοσθέν τιμολ. Tarif appliqué Angewandter Tarif
A
B
C
Τιμή μονάδ. Prix par unité Frachtsatz
Τιμολογ. βάρος Poids taxé Frachtfr. Gewicht
από - de - von
εἰς - pour - bis
Χλμ. Km
Σύνολον κομίστρου Total du port - Gesamtfracht
Τέλη - Frais - Gebühren
Σύνολον τελών Total des frais Gebühren insgesamt
Κόμιστρα καὶ τέλη Port et frais Fracht und Gebühren
Νόμισμα του τιμολογίου Monnaie du tarif Tarifwährung
Σύνολον τελών Total des frais Gebühren insgesamt
Σύνολον κομίστρων Total du port - Gesamtfracht
Κόμιστρα καὶ ἔκτακτα Τιμολογιακὰ τέλη en cours de route Unterwegsaktion
Ειδικαὶ ὑποδείξεις - Indications de service - Dienstliche Vorschriften
LETTRE DE VOITURE
FRACHTBRIEF
ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ



ANNEXE II (Article 6)

CIM

Διεθνής σιδηροδρομική μεταφορά – Transport international par chemins de fer – Internationale Eisenbahnbeförderung

Φορτωτική – Lettre de voiture – Frachtbrief

Τα με γράμμα πλαγιαστά πρέπουν να συμπληρώνονται από τον αποστολέα
Les textes suivants en lettres grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur
Die fett gedruckten Texte hat die Eisenbahn, die übrigen der Absender auszufüllen

1 Σφραγίς Δικτύου – Timbre de contrôle – Kontrollstempel

2 Σταθμός προορισμού – Gare destinataire – Bestimmungsbahnhof

3 Παραλήπτης (επώνυμον και όνομα) – Destinataire (nom et prénom) – Empfänger (Name und Vorname)

4 Δηλώσεις (CIM Άρθρον 6, §§ 2 και 3) – Déclarations – Erklärungen (CIM Art. 6, §§ 2 und 3)

5 Έγγεγραμμένη – Enregistré – Abgefertigt
από – de – von
εἰς – à – nach

6 Δρομολόγιον – Itinéraire – Laufweg

7 Εκτελωνισμός εἰς – A dédouaner à – Zu verzollen in

8 Επαναποστολεία από/εἰς – Réexpédié depuis – Neuaufgegeben von/nach

9 Αριθμός αποστολής – Etiquette comptable – Verrechnungs-Etikette
Σταθ. Gare-Bahnhof | Δρομολ. – Vers.-Weg | Βαρ. – Wg.

10 Τμ – Code-Gare

11 Φορτηγόν – Wagons – Wagen
Σήμα ιδιοκτησίας και Αρ. – Marque et No – Eigentumsmerkmal und Nr.
Τύπος – Type-Art
Ανώβαρον – Tara – Eigengewicht
Όριον φορτ. – Lim. de charge – Trägf. kg
Άξονες – Essieux – Achsen

C Φορτ. πλεκτόν – Wagon couvert – Gedeckter Wagen
D Φορτ. ανοικτόν – Wagon découvert – Offener Wagen
P Φορτ. ιδιωτικόν – Wagon de particul. – Privatwagen
Sp Φορτ. είδικόν – Wagon spécial – Spezialwagen

12 Αποστολεύς επιτηρητής επιχείρησις – Expéditeur, raison sociale – Absender Firma
Φορτωθέν υπό: – Chargé par: – Verladen durch:
* Του σιδ/δρου – Chemin de fer – Eisenbahn
* Του αποστολέως – Expéditeur – Absender
Έν – Lieu – Ort
Τή – Date – Datum
Υπογραφή – Signature – Unterschrift

13 Εξαρτήματα φορτώσεως (Εμπ)κιβώτια – Accessoires de chargement (Containers – Ladehilfsmittel (Behälter
Κατηγορία – Catégorie – Art
Σήμα ιδιοκτησιακόν Αρ. – Marque et No – Eigentumsmerkmal und Nr.
Κατηγορία – Catégorie – Art
Σήμα ιδιοκτησιακόν Αρ. – Marque et No – Eigentumsmerkmal und Nr.

ΕΜΠΕΑΝΓΣΣΝΔΝ

14 Δίστις-Χάραξ-Αριθμοί – Adresse – marques – numéros – Adresse – Zeichen – Nummer

15 Πομπή – Nombre – Anzahl

16 Είδος συσκευασίας – Nature de l'emballage – Art der Verpackung

17 Είδος μεταφερόμενου – Désignation de la marchandise – Bezeichnung des Gutes

ΔΕΛΤΙΟΝ ΑΦΙΞΕΩΣ

BULLETIN D'ARRIVÉE

18 Βάρος – Poids – Gewicht – kg

19 Εμπορεύματα – Marchandises – Waren – Αρ. – No
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

20 Δήλωσις προπληρωμής – Prescription d'affranchissement – Frankaturvorschrift

21 Αληθείται τιμολόγια και δρομολόγια – Tarifs et itinéraires demandés – Verlangte Tarife und Wege

22 Γνωστοποίησις διά τον παραλήπτην (CIM άρθρον 6 § 12)
Informations pour le destinataire – Vermerke für den Empfänger (CIM Art. 6 § 12)

23 Προκαταβολή – Débours – Barvorschuss
Ποσόν – Monnaie – Währung

24 Απότισις – Remboursement – Nachnahme
Ποσόν – Monnaie – Währung

25 Δήλωσις ιδιοτ. απολεσθείσης ποσότ. – Intérêt à la livraison – Interesse an der Lieferung
Ποσόν – Monnaie – Währung

Αί έν "άρθ. 34 και 42 στήλαι προορίζονται διά την μηχανογράφησιν – Colonnes 34 à 42 réservées au procédé mécanographique – Felder Nr. 34 bis 42 für maschinelle Verarbeitung reserviert.

26 Συνημμένα τή φορτωτική – Annexes à la lettre de voiture – Beilagen zum Frachtbrief

27 Χρονολογική σφραγίς του σταθμού αποστολής – Timbre à date de la gare expéditrice – Datumstempel des vers.-Bahnhofes

28 Χρονολογική σφραγίς του σταθμού προορισμού – Timbre à date de la gare destinataire – Datumstempel des best.-Bahnhofes

3

29 Σφραγίς ζυγίσεως – Timbre de pesage – Wiegestempel

Διαπιστωθέν βάρος – Poids constaté – Festgestelltes Gewicht

30 Σταθμός έδρας – Gare d'attache – Heimatbahnhof

31 Εἰδοποίησις εισπράξεως – Avis d'encaissement – Nachnahmebegleitschein – Αρ. – No

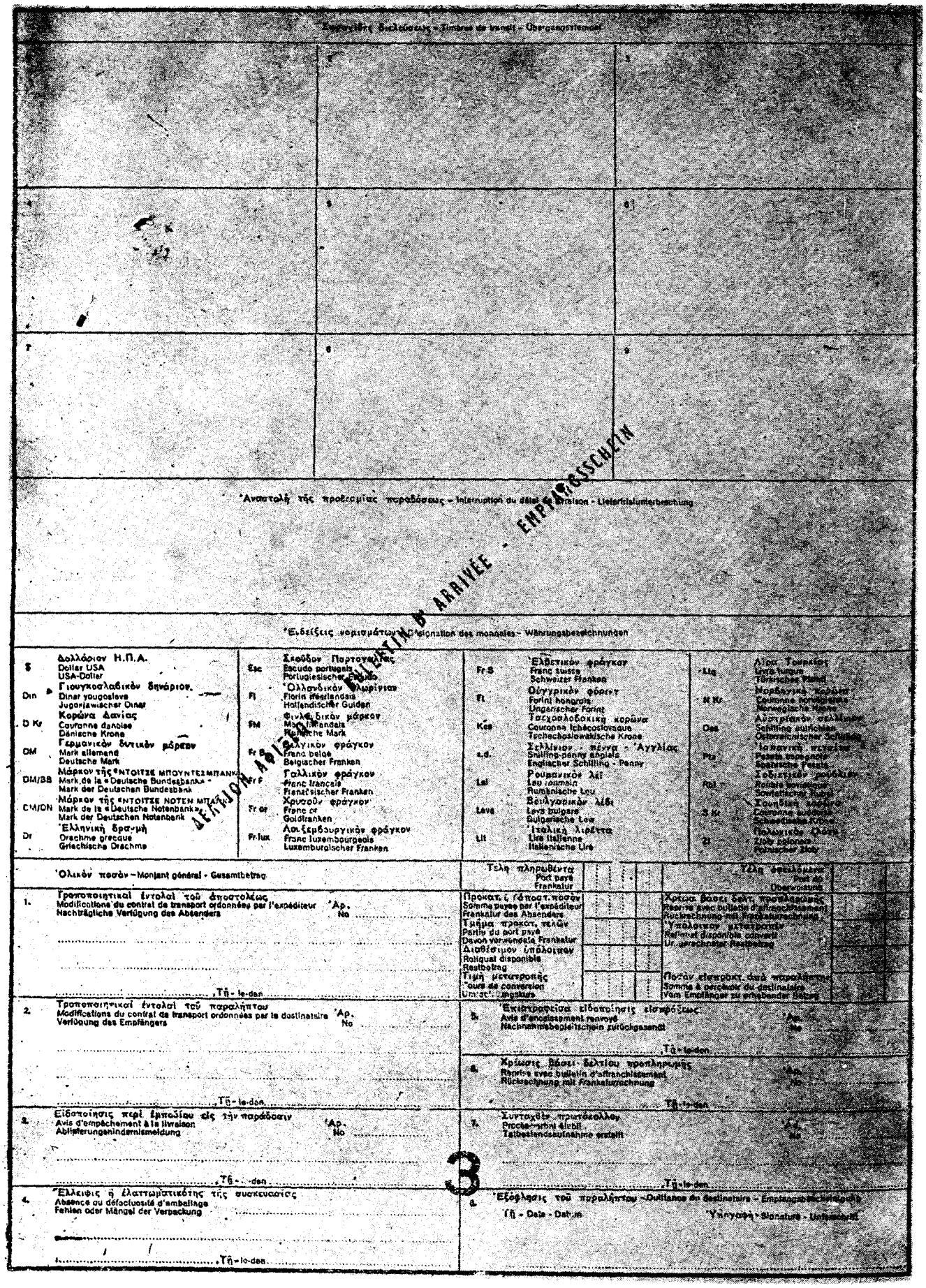
32 Δελτίον προπληρωμής – Bulletin d'affr. – Frankaturrechnung – Αρ. – No

33 Αποστολής – Expédition – Versand – Αρ. – No

34 Αφίξεως – Arrivage – Empfang – Αρ. – No

* Διαγράφατε τον μή δέον άρμόζει – Biffer ce qui ne convient pas – Nichtzutreffendes streichen

Ⓟ Ίδιωτικά φορτηγά – Des wagons de particuliers – Bei Privatwagen



Συμπληρώνεται διελούσης = Zu ergänzen durch Übergangsstelle

1 | 2 | 3

4 | 5 | 6

7 | 8 | 9

Ἀναστολὴ τῆς προβλεπτῆς παραδόσεως = Interruption du délai de livraison = Lieferfristunterbrechung

ΔΕΚΤΗ ΑΦΙΞΕΩΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΒΑ ARRIVÉE EMPFANGSSCHEIN

Ἐνδείξεις νομισμάτων = Désignation des monnaies = Währungsbezeichnungen

$	Δολλάριον Η.Π.Α. Dollar USA USA-Dollar	Esc	Σκούδον Πορτογαλλίας Escudo portugais Portugiesischer Escudo	Fr.S	Ἑλβετικὸν φράγκον Franc suisse Schweizer Franken	Lit	Λίρα Τουρκίας Livre turque Türkische Pfund
Din	Γιουγκοσλαβικὸν δηνάριον. Dinar yougoslave Jugoslawischer Dinar	Fl	Ὁλλανδικὸν Φλωρίνιον Florin néerlandais Holländischer Gulden	Ft	Οὐγγρικὸν φορίντ Forint hongrois Ungarischer Forint	N.Kr	Νορβηγικὴ κορώνα Couronne norvégienne Norwegische Krone
D Kr	Κορώνα Δανίας Couronne danoise Dänische Krone	Kčs	Τσεχοσλοβακικὴ κορώνα Couronne tchécoslovaque Tschechoslowakische Krone	Oes	Αὐστριακὸν σελλίνιον Schilling autrichien Österreichischer Schilling		
DM	Γερμανικὸν δυτικὸν μάρκον Mark allemand Deutsche Mark	s.d.	Σελλίνιον - πέννα - Ἀγγλίας Shilling-penny anglais Englischer Schilling - Penny	Pg	Ἰσπανικὴ πεσέτα Peseta espagnole Spanische Peseta		
DM/BB	Μάρκον τῆς «ΝΤΟΙΤΣΕ ΜΠΟΥΝΤΕΣΜΠΑΝΚ» Mark de la «Deutsche Bundesbank» Mark der Deutschen Bundesbank	Fr.B	Φράγκον βελγικὸν Franc belge Belgischer Franken	Rbl	Ῥουβλιὸν λεΐ Leu roumain Rumänische Leu		
DM/DN	Μάρκον τῆς «ΝΤΟΙΤΣΕ ΝΟΤΕΝ ΜΠΑΝΚ» Mark de la «Deutsche Notenbank» Mark der Deutschen Notenbank	Fr.F	Γαλλικὸν φράγκον Franc français Französischer Franken	Lei	Βουλγαρικὸν λεΐ Lev bulgare Bulgarische Lew		
Dr	Ἑλληνικὴ δραχμή Drachme grecque Griechische Drachme	Fr.or	Χρυσοῦν φράγκον Franc or Goldfranken	Leva	Ἰταλικὴ λιρέττα Lira italienne Italienische Lire	Zl	Πολωνικὸν ζλότυ Zloty polonais Polnischer Zloty
		Fr.lux	Λουξεμβουργικὸν φράγκον Franc luxembourgeois Luxemburgischer Franken	Lit			

Ὁλικὸν ποσὸν = Montant général = Gesamtbetrag

Τέλη πληρωθέντα = Port payé = Frankatur

Τέλη ἀποστολέως = Port dû = Übergewicht

1. Τροποποιητικαὶ ἐντολαὶ τοῦ ἀποστολέως = Modifications du contrat de transport ordonnées par l'expéditeur = Nachträgliche Verfügung des Absenders — Ἀρ. / No

Τῆ - le - den

Προκατ. / Πόστ. ποσῶν = Somme payée par l'expéditeur = Frankatur des Absenders

Τμῆμα προκατ. τελῶν = Partie du port payé = Davon vorausgezahlte Frankatur

Διαθέσιμον ὑπόλοιπον = Reliquat disponible = Restbetrag

Τιμὴ μετατροπῆς = Cours de conversion = Umrechnungskurs

Χρέωσις βάσει δελτ. προπληρωμῆς = Reprise avec bulletin d'affranchissement = Rückrechnung mit Frankaturschein

Ὑπόλοιπον μετατροπῆς = Reliquat disponible converti = Umgerechneter Restbetrag

Ποσὸν εἰσπρακτ. ἀπὸ παραλήπτην = Somme à percevoir du destinataire = Vom Empfänger zu erhebender Betrag

2. Τροποποιητικαὶ ἐντολαὶ τοῦ παραλήπτου = Modifications du contrat de transport ordonnées par le destinataire = Verfügung des Empfängers — Ἀρ. / No

Τῆ - le - den

5. Ἐπιστροφεῖα εἰδοποιήσεως εἰσπράξεως = Avis d'encaissement renvoyé = Nachnahmebegleitschein zurückgesandt — Ἀρ. / No

Τῆ - le - den

6. Χρέωσις βάσει δελτίου προπληρωμῆς = Reprise avec bulletin d'affranchissement = Rückrechnung mit Frankaturschein — Ἀρ. / No

Τῆ - le - den

3. Εἰδοποίησις περὶ ἐμποδίου εἰς τὴν παράδοσιν = Avis d'empêchement à la livraison = Ablieferungshindernismeldung — Ἀρ. / No

Τῆ - le - den

7. Συντηρῶν πρωτόκολλον = Procès-verbal établi = Tatbestandsaufnahme erstellt — Ἀρ. / No

Τῆ - le - den

4. Ἔλλειψις ἢ ἐλαττωματικότης τῆς συσκευασίας = Absence ou défectuosité d'emballage = Fehlen oder Mängel der Verpackung

Τῆ - le - den

8. Ἐξόφλησις τοῦ παραλήπτου = Quittance du destinataire = Empfangsbescheinigung

Τῆ = Date = Datum — Ὑπογραφὴ = Signature = Unterschrift

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III.

("Αρθρον 12)

ΕΛΛΕΙΨΙΣ Ἢ ΕΛΑΤΤΩΜΑΤΙΚΟΤΗΣ ΤΗΣ ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑΣ

ΓΕΝΙΚΗ ΔΗΛΩΣΙΣ

Ὁ σταθμὸς ..... τοῦ σιδηροδρόμου ..... δέχεται πρὸς μεταφορὰν ἐπὶ τῇ αἰτήσει μου ἀπὸ σήμερον, τὰ κάτωθι περιγραφόμενα ἐμπορεύματα, τὰ ὁποῖα θὰ παραδίδω αὐτῷ ἵνα ἀποσταλῶσι :

διὰ μεγάλης ταχύτητος (*)
διὰ μικρᾶς ταχύτητος (*)
ὡς μικροδέματα (*)

.....
.....
.....

Ἀναγνωρίζω ὅτι τὰ ἐμπορεύματα ταῦτα, ἐφόσον τὸ ἔγγραφον μεταφορᾶς κάμνῃ μνείαν τῆς παρούσης γενικῆς δηλώσεως, παραδίδονται πρὸς μεταφοράν :

ἄνευ συσκευασίας (*)
ὑπὸ ἐλαττωματικὴν συσκευασίαν περιγραφομένην κατωτέρω (*)

.....
.....

Ἐν ..... τῇ .....19..
(ὑπογραφὴ)

* Διαγράφονται αἱ μὴ προσαρμοζόμεναι ἐνδείξεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV α

("Αρθρον 21)

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΥΜΒΑΣΙΝ ΚΑΤ' ΕΝΤΟΛΗΝ ΤΟΥ ΑΠΟΣΤΟΛΕΩΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Ὁ σταθμὸς (*) ..... τοῦ σιδηροδρόμου. ..... παρακαλεῖται ὅπως ἐπιφέρῃ εἰς τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς τῆς κάτωθι ἐμφαινομένης ἀποστολῆς .....

Σήματα καὶ ἀριθ.	Ποσὸν	Εἶδος Συσκευασίας	Καθορισμὸς τοῦ ἐμπορεύματος	Βάρος εἰς χγρ.

παραδοθείσης πρὸς ἀποστολὴν διὰ φορτωτικῆς μεγάλης/μικρᾶς ταχύτητος τῆς ..... 19... εἰς παραλαβὴν τοῦ κ. .... εἰς ..... τὰς κάτωθι τροποποιήσεις (**)

1. νὰ ἐπιστρέψῃ ταύτην εἰς τὸν ἀποστολέα ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς.
2. νὰ ἀναστείλῃ τὴν μεταφορὰν καθ' ὁδὸν ἐν ἀναμονῇ μεταγενεστέρων ὁδηγιῶν.
3. νὰ ἀναβάλῃ τὴν παράδοσιν ἐν ἀναμονῇ νεωτέρων ὁδηγιῶν.
4. νὰ παραδώσῃ ταύτην εἰς τὸν κ. ..... εἰς .....
5. νὰ ἀποστείλῃ ταύτην διὰ μεγάλης/μικρᾶς ταχύτητος εἰς τὸν κ. ..... εἰς ..... σταθμὸν τοῦ σιδηροδρόμου .....
6. νὰ ἐπιστρέψῃ ταύτην διὰ μεγάλης/μικρᾶς ταχύτητος εἰς τὸ σταθμὸν ἀποστολῆς διὰ τὸν κ. .....
7. νὰ παραδώσῃ ταύτην ἔναντι εἰσπράξεως ἀποτίσεως (ἀριθμητικῶς) (ὁλογράφως) ἐκ .....
8. νὰ παραδώσῃ ταύτην ἔναντι εἰσπράξεως οὐχὶ τῆς ἐν τῇ φορτωτικῇ ἀναγραφομένης ἀποτίσεως, ἀλλ' ἑτέρας (ἀριθμητικῶς) (ὁλογράφως) ἐκ .....
9. νὰ παραδώσῃ ταύτην ἄνευ εἰσπράξεως τοῦ ποσοῦ τῆς ἀποτίσεως.
10. νὰ παραδώσῃ ταύτην ἐλευθέραν .....

Ἐν ..... τῇ .....19...
(ὑπογραφὴ)

Πρὸς τὸν σταθμὸν . . ..
τοῦ σιδηροδρόμου .....

Διαβιβάζονται αἱ ἀνωτέρω ἐντολαὶ πρὸς ἐκτέλεσιν κατὰ τοὺς ἐν ἄρθρῳ 23 § 1 τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ σιδηροδρόμων (C.I.M.) προβλεπομένους ὅρους.

Αἱ ἄνω ἐντολαὶ ἀντεγράφησαν ἐπὶ τοῦ ἀντιγράφου τῆς φορτωτικῆς, τὸ ὁποῖον προσήχθη ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως.

Ὁ εἰς τὸν ἀποστολέα ἐκδοθεὶς τίτλος διὰ τὴν ἀπότισιν διωρθώθη /ἀπεσύρθη.

Ἡ παροῦσα δήλωσις ἀναφέρεται εἰς τὴν ἀποστολὴν ὑπ' ἀριθ. .... προωθουμένην διὰ τοῦ φορτηγοῦ ὑπ' ἀριθ. ..... καὶ εἰς τὸ τηλεγράφημά μας ἀριθ. ...../ εἰς τηλεφωνικὴν ἀνακοίνωσίν μας τῆς ....

Ἐν ..... τῇ .....19...

Ο ΣΤΑΘΜΑΡΧΗΣ

* Νὰ ἀναγραφῇ ὁ σταθμὸς ἀποστολῆς.

** Διαγράφονται αἱ μὴ προσαρμοζόμεναι ἐνδείξεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV β

("Αρθρον 22).

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΥΜΒΑΣΙΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΤ' ΕΝΤΟΛΗΝ ΤΟΥ ΠΑΡΑΛΗΠΤΟΥ

Ὁ σταθμὸς (*) . . ..
τοῦ σιδηροδρόμου . . . . . παρακαλεῖται ὅπως ἐπιφέρῃ εἰς τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς τῆς κάτωθι ἐμφαινομένης ἀποστολῆς.....
.....

Ἀριθ. ἀποστολῆς **	Ἀριθ. φορτηγοῦ **	Σήματα ἀριθμοί	Ποσὸν	Εἶδος συσκευασίας	Καθορισμὸς ἐμπορ/τος	Βάρος εἰς χιλ.

παραδοθείσης πρὸς ἀποστολὴν διὰ φορτωτικῆς μεγάλης/μικρᾶς ταχύτητος .....19.....εἰς παραλαβὴν τοῦ κ. .....εἰς ..... τὰς κάτωθι τροποποιήσεις (***)

1. νὰ ἀναστείλῃ τὴν μεταφορὰν καθ' ὁδὸν ἐν ἀναμονῇ μεταγενεστέρων ὁδηγιῶν.
2. νὰ ἀναβάλῃ τὴν παράδοσιν ἐν ἀναμονῇ νεωτέρων ὁδηγιῶν.

(*) Νὰ ἀναγραφῇ εἴτε ὁ σταθμὸς προορισμοῦ, εἴτε ὁ σταθμὸς εἰσόδου ἐν τῇ χώρᾳ προορισμοῦ.

(**) Μόνον ἐφ' ὅσον τὰ στοιχεῖα ταῦτα εἶναι γνωστά.

(***) Νὰ διαγραφοῦν αἱ μὴ προσαρμοζόμεναι ἐνδείξεις.

3. νὰ παραδώσῃ ταύτην εἰς τὸν κ. .....
εἰς .....

4. νὰ ἐπιτρέψῃ εἰς ἐμὲ / τὸν ἐντολοδόν μου / παραστῶ — κ. .....
νὰ ——— εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῶν τελωνειακῶν ἢ ἄλλων παραστῇ
διοικητικῶν διατυπώσεων.

5. νὰ ἐπιτρέψῃ εἰς ἐμὲ / τὸν ἐντολοδόχον μου / ἐκτελέσω — κ.....
νὰ ——— τὰς τελωνειακὰς ἢ ἄλλας διοικητικὰς ἐκτελέσῃ
διατυπώσεις ἐνδεχομένως δὲ νὰ
καταβάλω
——— τὰ τελωνειακὰ τέλη ἢ ἄλλας δαπάνας (*)
καταβάλῃ

6. νὰ ἀποστείλῃ ταύτην διὰ μεγάλης / μικρᾶς — ταχύτητος εἰς τὸν
κ.....
....εἰς .....σταθμὸν
τοῦ σιδηροδρόμου .....
Ἐν.....τῇ.....19 ....
(ὑπογραφὴ)

Πρὸς τὸν σταθμὸν .....τοῦ σιδηροδρόμου .....
Διαβιβάζονται αἱ ἀνωτέρω ἐντολαὶ πρὸς ἐκτέλεσιν κατὰ τοὺς ἐν ἄρθρῳ 23 § 1 τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ σιδηροδρόμων (C.I.M.) προβλεπομένους ὅρους.
Ἡ παροῦσα δήλωσις ἀναφέρεται εἰς τὸ τηλεγράφημά μας ἀριθ. ...../ εἰς τὴν τηλεφωνικὴν ἀνακοίνωσίν μας τῆς .....
Ἐν.....τῇ .....19..
Ο ΣΤΑΘΜΑΡΧΗΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

(Ἄρθρον 58)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΔΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Ἄρθρον 1.

1. Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν διεθνῶν μεταφορῶν διὰ σιδηροδρόμων ἑδρεύει ἐν Βέρνῃ ὑπὸ τὴν αἰγῖδα τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως.

Ὁ ἔλεγχος τῆς δράσεως αὐτοῦ, τόσον ἐπὶ διοικητικοῦ ὅσον καὶ ἐπὶ οἰκονομικοῦ πεδίου, ἀσκεῖται ἐν τῷ καθορισθέντι διὰ τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 58 τῆς Συμβάσεως πλαισίῳ καὶ ἀνατίθεται εἰς Διοικητικὴν Ἐπιτροπήν.

Πρὸς τοῦτο ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπή:

α) Ἐποπτεύει ἐπὶ τῆς καλῆς ἀπὸ μέρους τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου ἐφαρμογῆς τῶν Συμβάσεων καὶ τῶν διὰ ἀναθεωρητικῶν διασκέψεων καταρτιζομένων ἄλλων κειμένων καὶ προτείνει, συντρεχούσης περιπτώσεως, τὰ κατάλληλα πρὸς διευκόλυνσιν τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἐν λόγῳ Συμβάσεων καὶ κειμένων μέτρα.

β) Δίδει ἠτιολογημένας γνώμας ἐπὶ ζητημάτων, τὰ ὁποῖα δυνατὸν νὰ ἐνδιαφέρουν τὴν δρᾶσιν τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου καὶ τὰ ὁποῖα ὑποβάλλονται πρὸς αὐτὴν ὑπὸ συμβεβλημένου Κράτους ἢ ὑπὸ τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Γραφείου.

2. α) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ συνέρχεται ἐν Βέρνῃ. Ἀπαρτίζεται αὕτη ἐξ ἐννέα μελῶν, ἐκλεγομένων μεταξὺ τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν.

β) Ἡ Ἑλβετικὴ Ὁμοσπονδία διαθέτει μίαν μόνιμον ἕδραν ἐν τῇ Ἐπιτροπῇ, τῆς ὁποίας ἀναλαμβάνει αὕτη τὴν προεδρίαν. Τὰ λοιπὰ Κράτη ὁρίζονται διὰ μίαν πενταετίαν.

Δι' ἑκάστην πενταετῆ περίοδον μία Διπλωματικὴ Διάσκεψις καθορίζει, προτάσει τῆς ἐν ἐνεργείᾳ Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς, τὴν σύνθεσιν τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς, λαμβάνουσα ὑπ' ὄψιν μίαν δικαίαν γεωγραφικὴν κατανομήν.

γ) Ἂν κενωθῇ θέσις Κράτους-μέλους, ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ ὁρίζει ἡ ἰδία ἕτερον συμβεβλημένον Κράτος πρὸς πλήρωσιν τῆς κενῆς θέσεως.

δ) Ἕκαστον Κράτος – μέλος ὁρίζει 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 τοὐλάχιστον τακτικὴν σύνοδον κατ' ἔτος. Ἐξ ἄλλου συνέρχεται αὕτη, εἰς ἐκτάκτους συνόδους, ὁσάκις ὑποβληθῇ αἴτησις πρὸς τοῦτο ὑπὸ τριῶν τοὐλάχιστον 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.

στ) **Ἡ θέσις ἀντιπροσώπου Κράτους—μέλους εἶναι ἄμισθος, αἱ δὲ δαπάναι μετακινήσεως ἃς συνεπάγεται αὕτη βαρύνουν τὸ Κράτος τοῦτο.**

3. α) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ καταρτίζει Κανονισμὸν διὰ τὴν ὀργάνωσιν, τὴν λειτουργίαν καὶ τὸν Ὀργανισμὸν 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 Διευθυντήν, 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 προϋπολογισμὸν τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, ἔχουσα ὑπ' ὄψιν τὰς διατάξεις τοῦ ἑπομένου ἄρθρου 2 ὡς καὶ τὴν ἐτησίαν διαχειριστικὴν ἔκθεσιν.

Ἡ ἐπαλήθευσις τῶν λογαριασμῶν 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 λογαριασμοὺς τούτους μετὰ σχετικῆς ἐκθέσεως εἰς τὴν Διοικητικὴν Ἐπιτροπήν.

Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ κοινοποιεῖ εἰς τὰ συμβεβλημένα κράτη, ὁμοῦ μὲ τὴν διαχειριστικὴν ἔκθεσιν τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου καὶ τὸν πίνακα τῶν ἐτησίων λογαριασμῶν τοῦ Γραφείου τούτου τὰς ἀποφάσεις καὶ συστάσεις τὰς ὁποίας τοῦτο ἐκλήθη νὰ διατυπώσῃ.

δ) **Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ ἀπευθύνει πρὸς ἑκάστην ἀναθεωρητικὴν διάσκεψιν, δύο τοὐλάχιστον μῆνας πρὸ τῆς ἐνάρξεως αὐτῆς, ἔκθεσιν 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 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 ἐκμετάλλευσις ἀσκεῖται ὑπὸ εἰδικοὺς ὅρους.**

(*) Ὁ παραλήπτης δὲν δύναται νὰ δώσῃ τὴν ἐντολὴν ταύτην εἰμὴ μόνον ἐφ' ὅσον, δυνάμει τοῦ ἄρθρου 15 § 1 στοιχεῖον β), ἔχει ἐξουσιοδοτηθῇ πρὸς τοῦτο.

Τὸ ποσὸν τῆς ἐτησίας πιστώσεως ἀνὰ χιλιόμετρον ὁρίζεται δι' ἑκάστην χρῆσιν ὑπὸ τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς μετὰ γνώμην τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου. Εἰσπράττεται δὲ αὕτη πάντοτε ἐν τῷ συνόλῳ της. Ἂν 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 λ)σμῶν, 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 καταβάλει τὴν μερίδα του ἐπὶ τῶν δαπανῶν, καλεῖται διὰ δευτέραν φορὰν νὰ καταβάλῃ ταύτην. Ἂν ἡ ὑπόμνησις αὕτη παραμείνῃ ἄνευ ἀποτελέσματος, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἐπαναλαμβάνει ταύτην κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ ἑπομένου ἔτους κατὰ τὴν ἀποστολὴν τῆς διαχειριστικῆς ἐκθέσεώς του διὰ τὴν λήξασαν χρῆσιν. Ἂν, 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 τὸ βραδύτερον, ὅτι ἂν ἡ ἀναμενομένη πληρωμὴ δὲν πραγματοποιηθῇ πρὸ τοῦ τέλους τοῦ ἔτους, ἡ ἀποχή του αὕτη θὰ ἑρμηνευθῇ ὡς σιωπηρὰ ἐκδήλωσις τῆς θελήσεώς του νὰ ἀποχωρήσῃ τῆς Συμβάσεως. Ἂν 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 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 δυνατὸν 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 δυνατὸν νὰ καλυφθῇ κατὰ τὸν ἀνωτέρω τρόπον, φέρεται ἐν εἰδικῷ λογαριασμῷ εἰς χρέωσιν τῶν λοιπῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἐν ἀναλογίᾳ 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 διετοῦς περιόδου τῆς ληγούσης μὲ τὴν ἀποχώρησιν τοῦ ἐν ἀταξίᾳ Κράτους, μετέσχε μετ' αὐτοῦ εἰς τὴν Σύμβασιν.

4. Τὸ Κράτος, τοῦ ὁποίου αἱ γραμμαὶ διεγράφησαν κατὰ τοὺς ἀνωτέρω ἐν παρ. 2 ἀναφερομένους ὅρους, 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 ἕκτου 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 πληροφορίας, συγκεκριμένως δὲ τὰς ἀνακοινώσεις σχετικῶς μὲ τὸν πίνακα τῶν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν καὶ ἄλλων ἐπιχειρήσεων καὶ τὰ ἀποκλειόμενα τῆς μεταφορᾶς ἢ ὑπὸ ὡρισμένους ὅρους μεταφερόμενα ἐμπορεύματα ὡς καὶ μελέτας ἃς 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 ὁριζομένην ὑπὸ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

Ἄρθρον 4.

1. Αἱ καταστάσεις καὶ χρεώσεις διὰ διεθνεῖς μεταφοράς, 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 ὄχλησιν εἰς τὴν ὀφειλέτιδα μεταφορικὴν ἐπιχείρησιν πρὸς διακανονισμὸν τοῦ ὀφειλομένου ποσοῦ ἢ δικαιολόγησιν τῆς πρὸς πληρωμὴν ἀρνήσεώς της.

2. Ἂν τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον κρίνῃ ὅτι αἱ προταθεῖσαι δικαιολογίαι τῆς ἀρνήσεως εἶναι ἐπαρκῶς βάσιμοι παραπέμπει τοὺς ἀντιδίκους εἰς προσφυγὴν ἐνώπιον τοῦ ἁρμοδίου δικαστηρίου ἢ, ἐφόσον οἱ ἀντίδικοι ζητήσουν τοῦτο, ἐνώπιον τοῦ Διαιτητικοῦ δικαστηρίου, τοῦ προβλεπομένου ἐν ἄρθρῳ 61 τῆς Συμβάσεως (Παράρτημα Χ).

3. Ἂν 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 καταβάλῃ εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον τὸ ὅλον ἢ μέρος τῆς χρεώσεως. Τὸ οὕτω καταβαλλόμενον ποσὸν παραμένει κατατεθειμένον μέχρι λύσεως τῆς οὐσίας τῆς διαφορᾶς ὑπὸ τοῦ ἁρμοδίου δικαστηρίου ἢ ὑπὸ τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου τοῦ προβλεπομένου ἐν ἄρθρῳ 61 τῆς συμβάσεως (Παράρτημα Χ).

4. Ἂν ἡ μεταφορικὴ ἐπιχείρησις δὲν συμμορφωθῇ ἐντὸς δεκαπέντε ἡμερῶν πρὸς τὰς ἐπιταγὰς τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, ἀπευθύνεται πρὸς αὐτὴν νέα ὄχλησις περιλαμβάνουσα καὶ ὑπόδειξιν τῶν συνεπειῶν τῆς ἀρνήσεώς της.

5. Μετὰ δεκαήμερον ἀπὸ τῆς νέας ταύτης ὀχλήσεως, ἐφόσον αὕτη παρέμεινεν ἄκαρπος, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἀπευθύνει εἰς τὸ συμβεβλημένον Κράτος ἐκ τοῦ ὁποίου ἐξαρτᾶται ἡ μεταφορικὴ ἐπιχείρησις ἠτιολογημένην εἰδοποίησιν μετὰ προσκλήσεως πρὸς τὸ Κράτος τοῦτο, ὅπως σκεφθῇ τοῦτο περὶ τῶν ληπτέων μέτρων συγκεκριμένως δὲ ὅπως τοῦτο ἐξετάσῃ ἂν πρέπῃ νὰ διατηρήσῃ ἐν τῷ πίνακι τὰς γραμμὰς τῆς ὀφειλέτιδος μεταφορικῆς ἐπιχειρήσεως.

6. Ἂν τὸ συμβεβλημένον Κράτος, ἐξ οὗ ἐξαρτᾶται ἡ ὀφειλέτις μεταφορικὴ ἐπιχείρησις, δηλώσῃ ὅτι, παρὰ τὴν μὴ πληρωμήν, δὲν νομίζει ὅτι ὀφείλει νὰ διαγράψῃ ἐκ τοῦ πίνακος τὴν ἐπιχείρησιν ταύτην ἢ ἂν ἀφήσῃ ἀναπάντητον ἐπὶ ἓξ 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 χρεώσεις.

Ἄρθρον 5.

Πρὸς κάλυψιν εἰδικῶν δαπανῶν προκυπτουσῶν ἐκ τῶν ἐν ἄρθρῳ 58 παρ. 1 στοιχ. δ) ἕως στ) τῆς Συμβάσεως προβλεπομένων ἐνεργειῶν, εἰσπράττεται εἰδικὴ ἀμοιβή. Τὸ ποσὸν τῆς ἀμοιβῆς ταύτης ὁρίζεται ὑπὸ τῆς Διοικ. Ἐπιτροπῆς ἐπὶ προτάσει τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

(Ἄρθρον 69 παράγραφοι 3 καὶ 4)

ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΠΙΤΡΟΠΩΝ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

Ἄρθρον 1.

Αἱ Κυβερνήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἀνακοινοῦν τὰς προτάσεις των ἐπὶ θεμάτων τῆς ἁρμοδιότητος τῶν Ἐπιτροπῶν 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 τὰς Ἐπιτροπὰς ὁσάκις ὑπάρχει ἀνάγκη ἢ ἐπὶ τῇ αἰτήσει πέντε τοὐλάχιστον 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.

Ἄρθρον 3.

Ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη δύνανται νὰ συμμετέχουν εἰς τὰς ἐργασίας τῶν Ἐπιτροπῶν.

Εἶναι δυνατὴ ἡ ἀντιπροσώπευσις Κράτους δι' ἕτερον Κράτος. Ἓν ὅμως Κράτος δὲν δύναται νὰ ἀντιπροσωπεύῃ περισσότερα τῶν δύο Κρατῶν.

Ἕκαστον Κράτος βαρύνεται μὲ τὰς δαπάνας τῶν ἀντιπροσώπων του.

Ἄρθρον 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.

Ἄρθρον 5.

Ἀπὸ συμφώνου μετὰ τῆς πλειοψηφίας τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον προσκαλεῖ ὅπως παραστοῦν εἰς τὰς συνεδριάσεις τῶν Ἐπιτροπῶν μετὰ συμβουλευτικῆς ψήφου καὶ ἀντιπροσώπους:

α) Μὴ συμβεβλημένων Κρατῶν.

β) Διεθνῶν κυβερνητικῶν Ὀργανισμῶν, ἁρμοδίων εἰς θέματα μεταφορῶν, ὑπὸ τὸν ὅρον ἀμοιβαιότητος.

γ) Διεθνῶν μὴ κυβερνητικῶν Ὀργανισμῶν, ἀσχολουμένων μὲ τὰς μεταφοράς, ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀμοιβαιότητος.

Ἄρθρον 6.

Αἱ ἐπιτροπαὶ συγκροτοῦνται νομίμως ὅταν τὸ τρίτον τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἀντιπροσωπεύεται ἐν αὐταῖς.

Ἄρθρον 7.

Αἱ Ἐπιτροπαὶ ὁρίζουν δι' ἑκάστην σύνοδον ἕνα Πρόεδρον καὶ ἕνα ἢ δύο ἀντιπροέδρους.

Ἄρθρον 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.

Ἄρθρον 9.

Ἡ ψηφοφορία γίνεται κατ' ἀντιπροσωπείαν καὶ ἐφ' ὅσον ὑποβάλλεται πρὸς τοῦτο αἴτησις δι' ὀνομαστικῆς κλήσεως. Ἑκάστη ἀντιπροσωπεία συμβεβλημένου Κράτους ἀντιπροσωπευομένου ἐν τῇ συνεδριάσει δικαιοῦται μιᾶς μόνον ψήφου.

Ἡ πρότασις γίνεται δεκτὴ ἐφ' ὅσον:

α) Ἔλαβε μέρος εἰς τὴν ψηφοφορίαν τὸ ἥμισυ τοὐλάχιστον τῶν ἐν τῇ Ἐπιτροπῇ ἐκπροσωπουμένων ἀντιπροσωπειῶν.

β) Συνεκέντρωσε τὴν πλειοψηφίαν τῶν ψήφων, μὴ συμπεριλαμβανομένων τῶν ἀποχῶν.

Ἄρθρον 10.

Τὰ πρακτικὰ τῶν συνεδριάσεων θὰ περιλαμβάνουν περίληψιν τῶν συζητήσεων εἰς ἀμφοτέρας τὰς γλώσσας.

Αἱ προτάσεις καὶ αἱ ἀποφάσεις πρέπει νὰ καταχωρίζωνται εἰς τὰ πρακτικὰ κατὰ γράμμα εἰς ἀμφοτέρας τὰς γλώσσας.

Ἐν ἀσυμφωνίᾳ μεταξὺ 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 ἀποστείλουν τὰς τυχὸν διορθώσεις εἰς τὴν Γραμματείαν ἐντὸς εὐλόγου προθεσμίας.

Ἄρθρον 11.

Πρὸς διευκόλυνσιν τῶν ἐργασιῶν, αἱ Ἐπιτροπαὶ δύνανται νὰ συστήσουν ὑποεπιτροπάς. Δύνανται ἀκόμη αὗται νὰ συστήσουν ὑποεπιτροπὰς ἐπιφορτιζομένας νὰ προετοιμάσουν διὰ μεταγενεστέραν σύνοδον ὡρισμένα θέματα.

Ἑκάστη ὑποεπιτροπὴ ὁρίζει ἕνα πρόεδρον, ἕνα ἀντιπρόεδρον καὶ ἐφόσον ὑπάρχει ἀνάγκη, ἕνα εἰσηγητήν. Κατὰ τὰ λοιπὰ ἐφαρμόζονται εἰς τὰς ὑποεπιτροπὰς κατ' ἀναλογίαν αἱ διατάξεις τῶν ἄρθρων 1 ἕως 5 καὶ 8 ἕως 10.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

(Ἄρθρον 60 παρ. 1)

ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ (R.I.P.)

(Κείμενον ὑπαγόμενον εἰς εἰδικὴν ἀναθεωρητικὴν διαδικασίαν.)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

(Ἄρθρον 60 παρ. 2)

ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ (RICo)

(Κείμενον ὑπαγόμενον εἰς εἰδικὴν ἀναθεωρητικὴν διαδικασίαν.)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IX

(Ἄρθρον 60 παρ. 3)

ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΝ ΜΙΚΡΟΔΕΜΑΤΩΝ (RIEX)

1. Θεωροῦνται ὡς μικροδέματα μόνον τὰ ἐμπορεύματα ἐκεῖνα, τὰ ὁποῖα μεταφέρονται κατὰ τοὺς ὅρους διεθνοῦς τιμολογίου κατὰ τρόπον ἰδιαιτέρως ταχύν.

Δύνανται νὰ γίνουν δεκτὰ ὡς μεκροδέματα μόνον ἐμπορεύματα τῶν ὁποίων εἶναι δυνατὴ ἡ φόρτωσις ἐντὸς τῶν σκευοφόρων τῶν ἐπιβατικῶν ἁμαξοστοιχιῶν.

Τὰ τιμολόγια ὅμως δύνανται νὰ προβλέψουν μεταβολὰς εἰς τὸν κανόνα τοῦτον.

2. Ἀποκλείονται τῆς μεταφορᾶς τὰ ἐν ἄρθρῳ 3 τῆς παρούσης Συμβάσεως ὁριζόμενα 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 παρ. 2 τῆς Συμβάσεως εἰδικαῖς συμφωνίαις, γίνονται δεκτὰ εἰς μεταφορὰν ὡς μικροδέματα μόνον ἂν ὁ τρόπος οὗτος μεταφορᾶς προβλέπεται ρητῶς ἐν τῷ ρηθέντι Παραρτήματι ἢ ἐν ταῖς ρηθείσαις συμφωνίαις. Τὰ τιμολόγια ὁρίζουν ἂν καὶ ἄλλα ἀκόμη ἐμπορεύματα εἶναι δυνατὸν νὰ ἀποκλεισθοῦν τῆς μεταφορᾶς ἢ νὰ γίνουν δεκτὰ ὑπὸ ὡρισμένους ὅρους.

3. Τὰ μικροδέματα δύνανται νὰ παραδοθοῦν πρὸς μεταφορὰν μὲ ἔγγραφον διάφορον τῆς ἐν ἄρθρῳ 6 παρ. 1 τῆς παρούσης συμβάσεως προβλεπομένης φορτωτικῆς. Τὸ χρησιμοποιητέον ἔντυπον καὶ αἱ ἐνδείξεις, αἱ ὁποῖαι δύνανται ἢ πρέπει νὰ ἀναγράφωνται ἐν αὐτῷ ὁρίζονται διὰ τοῦ τιμολογίου. Πρέπει δ' ἐν πάσῃ περιπτώσει τὸ ἔγγραφον τοῦτο νὰ περιλαμβάνῃ τὰς κάτωθι ἐνδείξεις:

(α) τὴν ἔνδειξιν 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 τελωνιακῶν καὶ λοιπῶν διοικητικῶν διατυπώσεων.

4. Ὁ ἀποστολεὺς εὐθύνεται διὰ τὴν ἀκρίβειαν τῶν ἐγγραφεισῶν ἐνδείξεων καὶ δηλώσεων ἐν τῷ ἐγγράφῳ τῆς μεταφορᾶς εἴτε ὑπ' αὐτοῦ τοῦ ἰδίου, εἴτε ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου,

κατὰ τὰς ὁδηγίας του. Ὑπέχει δὲ ὅλας τὰς συνεπείας, τὰς προκυπτούσας ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι αἱ ἐνδείξεις ἢ δηλώσεις αὗται εἶναι ἀντικανονικαί, ἀνακριβεῖς ἢ ἀτελεῖς.

5. Τὰ μικροδέματα πρέπει νὰ μεταφέρωνται διὰ ταχέων μέσων ἐντὸς τῶν ὁριζομένων ἐν τοῖς τιμολογίοις προθεσμιῶν. Πρέπει δ' ὁπωσδήποτε αἱ προθεσμίαι παραδόσεως νὰ εἶναι κατώτεραι τῶν προθεσμιῶν, αἱ ὁποῖαι ἐφαρμόζονται εἰς τὰς ἀποστολὰς 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 47 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 Χ

(Ἄρθρον 61)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ

Ἄρθρον 1.

Ἀριθμὸς διαιτητῶν.

Τὰ διαιτητικὰ δικαστήρια, τὰ ὁποῖα συγκροτοῦνται ὅπως δικάσουν διαφοράς, ἐξαιρέσει ἐκείνων αἱ ὁποῖαι ἀναφύονται μεταξὺ Κρατῶν, συντίθενται ἐξ ἑνός, ἐκ τριῶν ἢ ἐκ πέντε διαιτητῶν κατὰ τοὺς ὅρους τοῦ οἰκείου συνυποσχετικοῦ.

Ἄρθρον 2.

Ἐκλογὴ τῶν διαιτητῶν.

1. Ὁ πίναξ τῶν διαιτητῶν καταρτίζεται ἐκ τῶν προτέρων. Ἕκαστον τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν δύναται νὰ ὁρίσῃ δύο τὸ πολὺ ὑπηκόους του, κεκτημένους εἰδικὴν κατάρτισιν εἰς τὸ Διεθνὲς Δίκαιον τῶν μεταφορῶν, ἵνα ἐγγραφῶσιν εἰς τὸν ὑπὸ τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως καταρτιζόμενον καὶ ἑκάστοτε συμπληρούμενον πίνακα διαιτητῶν.

2. Ἂν τὸ συνυποσχετικὸν προβλέπει ἕνα μόνον διαιτητήν, οὗτος ἐκλέγεται διὰ κοινῆς συμφωνίας τῶν ἐν ἀντιδικίᾳ μερῶν.

Ἂν 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 ὁρίζουν διὰ κοινῆς συμφωνίας τὸν τρίτον ἢ τὸν πέμπτον, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, διαιτητήν, ὅστις καὶ προεδρεύει τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου.

Ἂν οἱ ἀντίδικοι διαφωνοῦν ὡς πρὸς τὴν ἐκλογὴν τοῦ μοναδικοῦ διαιτητοῦ ἢ ἂν οἱ ἐκλεγέντες ὑπὸ τῶν ἀντιδίκων διαιτηταὶ διαφωνοῦν ὡς πρὸς τὸν ὁρισμὸν τοῦ τρίτου ἢ τοῦ πέμπτου, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, διαιτητοῦ, τὸ διαιτητικὸν δικαστήριον συμπληροῦται διὰ διαιτητοῦ ὁριζομένου, ἐπὶ τῇ αἰτήσει τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, ὑπὸ τοῦ Προέδρου τοῦ Ἑλβετικοῦ Ὁμοσπονδιακοῦ Δικαστηρίου.

Τὸ διαιτητικὸν Δικαστήριον συγκροτεῖται ἐκ προσώπων περιλαμβανομένων ἐν τῷ κατὰ τὴν παρ. 1 πίνακι. Ἂν ὅμως τὸ συνυποσχετικὸν προβλέπῃ πέντε διαιτητάς, ἑκάτερος τῶν ἀντιδίκων δύναται νὰ ὁρίσῃ ἕνα διαιτητὴν ἐκτὸς τοῦ πίνακος.

3. Ὁ μοναδικός, ὁ τρίτος ἢ ὁ πέμπτος διαιτητὴς πρέπει νὰ εἶναι ἐθνικότητος διαφόρου τῆς τῶν ἀντιδίκων.

Ἡ ἐν τῇ δίκῃ παρέμβασις τρίτου οὐδόλως ἐπηρεάζει τὴν σύνθεσιν τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου.

Ἄρθρον 3.

Συνυποσχετικόν.

Οἱ προσφεύγοντες εἰς διαιτησίαν ἀντίδικοι συνάπτουν συνυποσχετικὸν τὸ ὁποῖον καθορίζει εἰδικῶς:

α) Τὸ ἀντικείμενον τῆς διαφορᾶς ὁριζόμενον μετὰ πάσης δυνατῆς ἀκριβείας καὶ σαφηνείας.

β) Τὴν σύνθεσιν τοῦ δικαστηρίου καὶ τὰς ἀναγκαίας διὰ τὸν ὁρισμὸν τοῦ ἢ τῶν διαιτητῶν προθεσμίας.

γ) Τὸν τόπον συνόδου τοῦ δικαστηρίου.

Διὰ τὴν ἔναρξιν τῆς διαιτητικῆς διαδικασίας, τὸ συνυποσχετικὸν πρέπει νὰ κοινοποιηθῇ εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον.

Ἄρθρον 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, ἧς ἐπελήφθη, βάσει τῶν ἀπὸ μέρους τῶν ἀντιδίκων προσαχθέντων στοιχείων χωρὶς νὰ δεσμεύεται ὡς πρὸς τὴν κρίσιν του ἀπὸ οἱασδήποτε ἑρμηνείας τῶν ἀντιδίκων.

β) Δὲν δύναται νὰ ἐπιδικάσῃ τίποτε περισσότερον ἢ διάφορον τοῦ ἀντικειμένου τῆς αἰτήσεως τοῦ ἐνάγοντος, οὐδὲ ἔλαττον ἐκείνου ὅπερ ὁ ἐναγόμενος ἀνεγνώρισεν ὡς ὀφειλόμενον.

γ) Ἡ διαιτητικὴ ἀπόφασις, δεόντως ἠτιολογημένη, 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 ἔνδικον μέσον ἐκτὸς τῆς ἀναθεωρήσεως καὶ τῆς ἐπὶ ἀκυρότητι προσβολῆς.

Ἄρθρον 5.

Γραμματεία.

Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἐκτελεῖ χρέη γραμματέως τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου.

Ἄρθρον 6.

Δαπάναι.

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 ποίαν ἀναλογίαν τοῦτο εἶναι κατανεμητέον μεταξὺ τῶν ἀντιδίκων.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΙΣ

Ἀφορῶσα εἰς τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν διὰ σιδηροδρόμων.

(C.I.V.)

ὑπογραφεῖσα εἰς Βέρνην τὴν 25.2.61
Δημοσίευσις τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου Διεθνῶν Μεταφορῶν.
Βέρνης

ΟΙ ΥΠΟΓΕΓΡΑΜΜΕΝΟΙ ΠΛΗΡΕΞΟΥΣΙΟΙ

Ἀναγνωρίσαντες τὴν ἀνάγκην ἀναθεωρήσεως τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως τῆς ἀφορώσης εἰς τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν, τῆς ὑπογραφείσης ἐν Βέρνῃ τὴν 25 Ὀκτωβρίου 1952 ἀπεφάσισαν, συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 66 τῆς Συμβάσεως ταύτης, νὰ συνομολογήσουν νέαν πρὸς τοῦτο Σύμβασιν καὶ συνεφώνησαν ἐπὶ τῶν κάτωθι ἄρθρων.

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

Ἀντικείμενον καὶ ἔκτασις ἰσχύος τῆς Συμβάσεως.

Ἄρθρον 1.

Σιδηρόδρομοι καὶ μεταφοραὶ εἰς τὰς ὁποίας ἐφαρμόζεται ἡ Σύμβασις.

1. Ἡ παροῦσα Σύμβασις ἐφαρμόζεται, τηρουμένων τῶν ἐν ταῖς ἑπομέναις παραγράφοις προβλεπομένων ἐξαιρέσεων, εἰς πᾶσαν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν μὲ διεθνῆ τίτλον μεταφορᾶς ἐπὶ διαδρομῆς διερχομένης δι' ἐδάφους δύο τοὐλάχιστον συμβεβλημένων Κρατῶν καὶ ἐκτελουμένην ἀποκλειστικῶς διὰ γραμμῶν ἐγγεγραμμένων εἰς τὸν κατὰ τὸ ἄρθρον 59 καταρτιζόμενον πίνακα.

2. Μεταφοραί, τῶν ὁποίων οἱ σταθμοὶ (1) ἀφετηρίας καὶ προορισμοῦ κεῖνται ἐπὶ ἐδάφους ἑνὸς καὶ τοῦ αὐτοῦ Κράτους καὶ αἱ ὁποῖαι διέρχονται διὰ τοῦ ἐδάφους ἄλλου Κράτους μόνον διαμετακομιστικῶς, ὑπάγονται, ἐξαιρέσει τῶν εἰς ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρου 28 παρ. 1 ἐμπιπτουσῶν περιπτώσεων, εἰς τὸ ἐσωτερικὸν Δίκαιον τοῦ Κράτους ἀφετηρίας, συντρεχουσῶν τῶν ἑξῆς προϋποθέσεων:

α) Ἐφ' ὅσον αἱ γραμμαί, διὰ τῶν ὁποίων ἐκτελεῖται ἡ διαμετακόμισις, τελοῦν ὑπὸ ἀποκλεισιτικὴν 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 εἰδικὰς 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 ἑνὸς 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 ἐκμετάλλευσίν των τὰς γραμμάς, διὰ τῶν ὁποίων ἐκτελεῖται ἡ μεταφορά.

4. Τὰ τιμολόγια ὁρίζουν τὰς διαδρομάς, δι' ἃς ἐκδίδονται διεθνεῖς τίτλοι μεταφορᾶς.

Ἄρθρον 2.

Διατάξεις σχετικαὶ μὲ μικτὰς μεταφοράς.

1. Δύνανται νὰ ἐγγραφοῦν εἰς τὸν ἐν τῷ πρώτῳ ἄρθρῳ προβλεπόμενον πίνακα, πλὴν τῶν σιδηροδρόμων, καὶ τακτικαὶ γραμμαὶ αὐτοκινητιστικῶν ἢ ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν, συμπληροῦσαι σιδηροδρομικὰς διαδρομὰς καὶ ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐκτελοῦνται διεθνεῖς μεταφοραί, προϋποτιθεμένου ὅτι διὰ τὴν ἐγγραφὴν των ἐν τῷ πίνακι καθ' ὃ μέτρον αἱ γραμμαὶ αὗται συνδέουν δύο τοὐλάχιστον συμβεβλημένα Κράτη ἀπαραίτητος εἶναι ἡ κοινὴ συναίνεσις τῶν Κρατῶν τούτων.

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 δικαιωμάτων ἐξαιρέσει παρεκκλίσεων κατ' ἀνάγκην προκυπτουσῶν ἐκ τῆς διαφορᾶς τοῦ τρόπου διενεργείας τῆς μεταφορᾶς. Πάντως οἱ διὰ τῆς παρούσης Συμβάσεως, καθοριζόμενοι ὅροι εὐθύνης δὲν δύνανται νὰ καταστοῦν ἀντικείμενον τροποποιήσεων.

3. Πᾶν Κράτος, ἐπιθυμοῦν νὰ ἐγγράψῃ ἐν τῷ πίνακι γραμμὴν ἐκ τῶν ἐν τῇ παρ. 1 ὁριζομένων, ὀφείλει νὰ λάβῃ τὰ ἀναγκαῖα μέτρα ὅπως αἱ ἐν τῇ παρ. 2 προβλεπόμεναι μεταβολαὶ δημοσιευθοῦν καθ' ὃν τύπον καὶ τὰ τιμολόγια.

4. Διὰ διεθνεῖς μεταφορᾶς, ἐκτελουμένας συγχρόνως διὰ σιδηροδρόμου καὶ ἄλλων μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων, ἐξαιρέσει τῶν ἐν τῇ παρ. 1 ὁριζομένων, οἱ σιδηρόδρομοι δύνανται, ἀπὸ κοινοῦ 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 ἑκάστου τρόπου μεταφορᾶς. Δύνανται, ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ, νὰ προβλέψουν χρῆσιν τίτλου μεταφορᾶς διαφόρου ἀπὸ τὸν ἐν τῇ παρούσῃ συμβάσει ὁριζόμενον.

Ἄρθρον 3.

Ὑποχρέωσις 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, ἡ ἄρσις τῶν ὁποίων δὲν ἐξαρτᾶται ἀπὸ αὐτόν.

2. Ἐφ' ὅσον ἡ ἁρμοδία Ἀρχὴ ἤθελεν ἀποφασίσῃ κατάργησιν ἢ ἀναστολὴν τῆς ὑπηρεσίας ὁλικῶς ἢ μερικῶς, τὰ πρὸς τοῦτο λαμβανόμενα μέτρα πρέπει νὰ γνωστοποιηθῶσιν ἀμέσως εἰς τὸ κοινὸν καὶ εἰς τοὺς σιδηροδρόμους, ἐπιφορτιζομένους νὰ εἰδοποιήσωσι σχετικῶς τοὺς σιδηροδρόμους τῶν ἄλλων Κρατῶν ἐπὶ τῷ σκοπῷ τῆς δημοσιεύσεώς των.

3. Οἱαδήποτε παράβασις ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου τούτου δύναται νὰ προκαλέσῃ ἀγωγὴν περὶ ἐπανορθώσεως τῆς προκυψάσης ἐντεῦθεν ζημίας.

ΜΕΡΟΣ ΙΙ.

Περὶ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ι.

Μεταφορὰ ἐπιβατῶν.

Ἄρθρον 4.

Δικαίωμα μεταφορᾶς.

Πλὴν τῶν ἐν τοῖς τιμολογίοις προβλεπομένων ἐξαιρέσεων, ὀφείλει κατὰ κανόνα ὁ ἐπιβάτης νὰ εἶναι ἐφωδιασμένος, κατὰ τὴν ἔναρξιν τοῦ ταξιδίου του, μὲ ἔγκυρον τίτλον μεταφορᾶς, τὸν ὁποῖον ὑποχρεοῦται νὰ διατηρῇ καθ' ὅλην τὴν διαδρομὴν τοῦ ταξιδίου του, νὰ ἐπιδεικνύῃ τοῦτον ἐφόσον ἤθελε ζητηθῇ εἰς πάντα ὑπάλληλον ἐπιφορτισμένον μὲ τὸν ἔλεγχον καὶ νὰ ἐπιστρέψῃ τοῦτον εἰς τὸ τέρμα τοῦ ταξιδίου.

Ἄρθρον 5.

Εἰσιτήρια.

1. Τὰ εἰσιτήρια, τὰ ὁποῖα ἐκδίδονται διὰ διεθνῆ μεταφοράν, διεπομένην ὑπὸ τῆς παρούσης συμβάσεως, πρέπει νὰ φέρουν τὸ σῆμα Φ.

2. Αἱ κάτωθι ἐνδείξεις πρέπει νὰ ὑπάρχουν ὑποχρεωτικῶς ἐπὶ τῶν εἰσιτηρίων, πλὴν ἐξαιρέσεων προβλεπομένων ὑπὸ τῶν τιμολογίων:

α) Ἡ ἔνδειξις τῶν σταθμῶν ἀφετηρίας καὶ προορισμοῦ.

β) Τὸ δρομολόγιον, ἐφόσον δὲν ἐπιτρέπεται ἡ χρησιμοποίησις διαφόρων δρομολογίων ἢ μεταφορικῶν μέσων, ἡ εὐχέρεια αὕτη πρέπει νὰ μνημονεύηται.

γ) Ἡ κατηγορία τῆς ἁμαξοστοιχίας καὶ ἡ θέσις τοῦ ὀχήματος.

δ) Ἡ τιμὴ τοῦ εἰσιτηρίου.

ε) Ἡ ἡμέρα ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τοῦ εἰσιτηρίου.

στ) Ἡ διάρκεια ἰσχύος τοῦ εἰσιτηρίου.

3. Τὰ τιμολόγια ἢ αἱ μεταξὺ τῶν σιδηροδρόμων συμφωνίαι ὁρίζουν εἰς ποίαν γλῶσσαν πρέπει νὰ γίνωνται ἡ ἐκτύπωσις καὶ ἡ συμπλήρωσις τῶν εἰσιτηρίων ὡς καὶ τὸν τύπον καὶ τὸ περιεχόμενον αὐτῶν.

4. Τὰ βάσει διεθνοῦς τιμολογίου ἐκδιδόμενα βιβλιάρια εἰσιτηρίων θεωροῦνται ὅτι ἀποτελοῦν ἐνιαῖον τίτλον μεταφορᾶς κατὰ τὴν ἔννοιαν τῆς παρούσης Συμβάσεως.

5. Πλὴν ἐξαιρέσεως προβλεπομένης διὰ τῶν τιμολογίων, τὸ εἰσιτήριον εἶναι κατὰ κανόνα ἀμεταβίβαστον, ἐκτὸς ἂν δὲν εἶναι ὀνομαστικὸν καὶ ἂν δὲν ἐγένετο ἔναρξις τοῦ ταξιδίου.

6. Ὁ ἐπιβάτης ὑποχρεοῦται νὰ βεβαιωθῇ κατὰ τὴν λῆψιν τοῦ εἰσιτηρίου ὅτι τοῦτο ταυτίζεται μὲ τὸ ὑπ' αὐτοῦ ζητηθέν.

Ἄρθρον 6.

Ἔκπτωσις εἰς παῖδας.

1. Παῖδες ἡλικίας μέχρι πέντε ἐτῶν συμπεπληρωμένων μεταφέρονται δωρεάν, ἄνευ εἰσιτηρίου, ἐφ' ὅσον δὲν ζητεῖται δι' αὐτοὺς χωριστὴ θέσις.

2. Παῖδες ἡλικίας ἄνω τῶν πέντε καὶ μέχρι δέκα ἐτῶν συμπεπληρωμένων καὶ οἱ κατωτέρας ἡλικίας παῖδες, διὰ τοὺς ὁποίους ὅμως ζητεῖται χωριστὴ θέσις, μεταφέρονται ἐπὶ ἠλαττωμένῃ τιμῇ, οὐχὶ ἀνωτέρᾳ τοῦ ἡμίσεος τῆς εἰσπρακτέας δι' ἐνήλικα ἐπιβάτην τιμῆς, ἐξαιρέσει τῶν εἰσπρακτέων συμ-

(1) Διὰ τοῦ ὅρου «σταθμὸς» νοοῦνται οἱ λιμένες τῶν ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν καὶ οἱαδήποτε ἐγκατάστασις τῶν αὐτοκινητιστικῶν ὑπηρεσιῶν, οἱ ὁποῖαι εἶναι εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ κοινοῦ πρὸς ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

πληρωμάτων **εἰς τὴν περίπτωσιν χρησιμοποιήσεως** ὡρισμένων ὀχημάτων ἢ ὡρισμένων **ἁμαξοστοιχιῶν**. τηρουμένων δὲ τῶν κανόνων περὶ στρογγυλεύσεως τῶν ποσῶν τοῦ ἐκδίδοντος τὸ εἰσιτήριον σιδηροδρόμου

Ἡ ἔκπτωσις **αὕτη δὲν εἶναι ὑποχρεωτικῶς** ἐφαρμοστέα ἐπὶ εἰσιτηρίων τῶν ὁποίων **αἱ τιμαὶ περιλαμβάνουν** ἤδη ἄλλην ἔκπτωσιν ἐπὶ τῆς **κανονικῆς τιμῆς τοῦ ἁπλοῦ εἰσιτηρίου.**

3. Τὰ τιμολόγια δύνανται **νὰ ὁρίσουν** ὅρια ἡλικίας διάφορα τῶν ἐν ταῖς **παραγράφοις 1 καὶ 2 καθοριζομένων**, πλὴν ὅμως τὰ ὅρια ταῦτα **δὲν δύνανται νὰ εἶναι κατώτερα** οὔτε τῶν τεσσάρων συμπεπληρωμένων **ἐτῶν προκειμένου περὶ τῆς** ἐν παρ. 1 δωρεὰν μεταφορᾶς, **οὔτε τῶν 10 ἐτῶν συμπεπληρωμένων** ἐν περιπτώσει ἐφαρμογῆς **τῆς** ἐν παρ. 2 μεταφορᾶς ἐπὶ ἠλαττωμένῃ τιμῇ.

Ἄρθρον 7.

Διάρκεια ἰσχύος τῶν εἰσιτηρίων.

1. Ἡ διάρκεια **ἰσχύος τῶν εἰσιτηρίων** πρέπει νὰ ὁρίζεται διὰ τῶν τιμολογίων.

2. Ἡ **πρώτη ἡμέρα ἰσχύος** τοῦ εἰσιτηρίου περιλαμβάνεται εἰς τὴν διάρκειαν **ἰσχύος αὐτοῦ ὡς ὁλόκληρος** ἡμέρα. Ὁ ἐπιβάτης δύναται **νὰ κάμῃ ἔναρξιν** τοῦ ταξιδίου του εἰς οἱανδήποτε ἡμέραν περιλαμβανομένην ἐν τῇ προθεσμίᾳ ἰσχύος τοῦ εἰσιτηρίου, **πλὴν δὲ ἐξαιρέσεων προβλεπομένων** ἐν τοῖς τιμολογίοις, ὀφείλει **οὗτος νὰ φθάσῃ** εἰς τὸ τέρμα τοῦ ταξιδίου του δι' ἁμαξοστοιχίας, **ἡ ὁποία πρέπει**, κατὰ τὸ δρομολόγιον, νὰ φθάσῃ εἰς τὸν **σταθμὸν προορισμοῦ** τὴν τελευταίαν ἡμέραν ἰσχύος τοῦ **εἰσιτηρίου, τὸ ἑβδομήκοστον** δὲ μέχρι τῆς 24ης ὥρας.

Ἄρθρον 8.

Διάθεσις καὶ ἐνοικίασις τῶν θέσεων.

1. Ὁ **ἐπιβάτης δύναται νὰ ἐπισημάνῃ** πρὸς τὸν σκοπὸν καταλήψεως **θέσιν**, ἡ **ὁποία** εἶναι διαθέσιμος, τόσον δι' ἑαυτόν, ὅσον **καὶ δι' ἄλλα** συνταξεδεύοντα 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, **ἡ 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 ὑποχρεωτικὴ ἐνοικίασις θέσεων δι' **ὡρισμένας ἁμαξοστοιχίας.**

Ἄρθρον 9.

Διακοπαὶ ταξιδίου εἰς ἐνδιαμέσους 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** σταθμοὺς δὲν συνεπάγεται αὔξησιν **τῆς διὰ τῶν τιμολογίων** ὁριζομένης διαρκείας ἰσχύος τοῦ εἰσιτηρίου του.

3. Ἐπιβάτης, ὁ ὁποῖος διέκοψε τὸ ταξίδιόν του. δύναται νὰ συνεχίσῃ τοῦτο ἐκ τοῦ σταθμοῦ τῆς διακοπῆς ἢ καὶ ἐξ ἄλλου τινὸς σταθμοῦ κειμένου ἐπὶ τῆς μὴ εἰσέτι πραγματοποιηθείσης διαδρομῆς.

Ἄρθρον 10.

Ἀλλαγὴ θέσεως ἢ ἁμαξοστοιχίας.

Ὁ ἐπιβάτης δύναται, κατὰ τοὺς ὑπὸ τῶν τιμολογίων ὁριζομένους ὅρους καὶ ἐπὶ καταβολῇ τοῦ προβλεπομένου συμπληρώματος, νὰ καταβάλῃ θέσιν ἀνωτέραν ἢ νὰ ἐπιβῇ ἁμαξοστοιχίας κατηγορίας ἀνωτέρας τῶν ἐπὶ τοῦ εἰσιτηρίου του ἀντιστοίχως ἐμφαινομένων.

Ἄρθρον 11.

Ἐπιβάτης ἄνευ ἐγκύρου εἰσιτηρίου.

1. Ἐπιβάτης, μὴ δυνάμενος νὰ ἐπιδείξῃ ἔγκυρον εἰσιτήριον, ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλῃ, πλέον τοῦ κανονικοῦ ἀντιτίμου διὰ τὸ ταξίδιον, καὶ πρόστιμον. Ὁ ὑπολογισμὸς τοῦ προστίμου τούτου γίνεται συμφώνως πρὸς τοὺς Κανονισμοὺς τοῦ σιδηροδρόμου ἐπὶ τοῦ ὁποίου ζητεῖται ἡ καταβολὴ τοῦ προστίμου.

2. Εἰσιτήρια, ὑποστάντα μεταβολὴν παρανόμως, θὰ θεωροῦνται ἄκυρα καὶ θὰ κατάσχωνται ὑπὸ τοῦ προσωπικοῦ τῆς ὑπηρεσίας.

3. Ἐπιβάτης, ἀρνούμενος τὴν ἄμεσον καταβολὴν τοῦ ἀντιτίμου τοῦ ταξιδίου ἢ τοῦ προστίμου, δύναται νὰ ἀποκλεισθῇ τοῦ ταξιδίου. Ὁ ἀποκλεισθεὶς ἐπιβάτης δὲν δύναται νὰ ἀξιώσῃ ὅπως αἱ ἀποσκευαί του τεθοῦν εἰς διάθεσίν του εἰς σταθμὸν ἄλλον ἀπὸ τὸν σταθμὸν προορισμοῦ.

Ἄρθρον 12.

Πρόσωπα ἀποκλειόμενα τοῦ ταξιδίου ἢ δεκτὰ ὑπὸ ὅρους.

1. **Δὲν γίνονται δεκτὰ ἐν ταῖς ἁμαξοστοιχίαις ἢ δύνανται** νὰ ἀποκλεισθοῦν τοῦ ταξιδίου **καθ' ὁδὸν τὰ ἑξῆς πρόσωπα:**

α) **Τὰ ἐν καταστάσει μέθης τελοῦντα ἄτομα ἢ τὰ συμπεριφερόμενα** κατὰ τρόπον **ἀνάρμοστον ἢ τὰ μὴ τηροῦντα τὰς διατάξεις τῶν Νόμων καὶ τῶν Κανονισμῶν. Τὰ πρόσωπα ταῦτα δὲν δικαιοῦνται** ἐπιστροφῆς τοῦ ἀντιτίμου τοῦ εἰσιτηρίου των **ἢ τῶν κομίστρων τὰ ὁποῖα κατέβαλον διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν** ἀποσκευῶν των.

β) **Ἄτομα, τὰ ὁποῖα, λόγῳ ἀσθενείας ἢ ἄλλων αἰτίων,** θὰ ἠνώχλουν ἀναγκαίως τοὺς παρακαθημένους, ἐκτὸς ἂν ἔχῃ ἐνοικιασθῇ δι' αὐτὰ **ἐκ τῶν προτέρων ὁλόκληρον** διαμέρισμα ἢ ἂν εἶναι δυνατὴ ἡ εἰς αὐτὰ διάθεσις τοιούτου διαμερίσματος ἐπὶ πληρωμῇ. **Τὰ καθ' ὁδὸν ὅμως ἀσθενοῦντα ἄτομα θὰ** μεταφέρωνται ὑποχρεωτικῶς μέχρι τοῦ πρώτου τοὐλάχιστον σταθμοῦ ὅπου εἶναι δυνατὴ ἡ πρὸς αὐτὰ παροχὴ τῶν **ἀναγκαίων** περιθάλψεων. Τὸ ἀντίτιμον εἰσιτηρίου θὰ ἐπιστρέφεται **εἰς τὰ ἐν λόγῳ ἄτομα κατὰ τοὺς ἐν ἄρθρῳ 26 ὁριζομένους** ὅρους, ἐκπιπτομένου τοῦ τιμήματος, τοῦ ἀνταποκρινομένου εἰς τὴν διανυθεῖσαν διαδρομήν. Τὸ ἴδιον ἰσχύει. δοθείσης περιπτώσεως, καὶ ὡς πρὸς τὴν μεταφορὰν τῶν ἀποσκευῶν των.

2. Ἡ μεταφορὰ ἀτόμων προσβεβλημένων ὑπὸ μεταδοτικῶν νόσων διέπεται ὑπὸ τῶν Διεθνῶν Συμβάσεων καὶ Κανονισμῶν ἢ, ἐν ἐλλείψει τοιούτων, ὑπὸ τῶν ἐν ἑκάστῳ Κράτει ἰσχυόντων ἐσωτερικῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν.

Ἄρθρον 13.

Παραλαβὴ ἐντὸς τῶν ὀχημάτων ἀποσκευῶν χειρὸς καὶ ζώων.

1. Οἱ ἐπιβάται δικαιοῦνται νὰ παραλάβουν δωρεὰν μετ' αὐτῶν ἐντὸς τῶν ὀχημάτων **εὐμετακόμιστα ἀντικείμενα** (ἀποσκευαὶ χειρὸς). Ἕκαστος ἐπιβάτης δύναται νὰ διαθέσῃ διὰ τὰς ἰδίας αὐτοῦ ἀποσκευὰς χειρός, οὐχὶ πλέον τοῦ χώρου ἄνωθεν καὶ κάτωθεν τῆς θέσεως ἣν κατέχει. Ὁ κανὼν οὗτος ἐφαρμόζεται κατ' ἀναλογίαν καὶ ἐπὶ τῶν ὀχημάτων εἰδικοῦ τύπου, συγκεκριμένως δὲ τῶν ἐχόντων ἀποθήκην ἀποσκευῶν.

2. Δὲν δύνανται νὰ εἰσαχθῶσιν ἐντὸς τῶν ὀχημάτων:

α) Ὑλικὰ καὶ ἀντικείμενα, ὧν ἡ μεταφορὰ ὡς ἀποσκευῶν **ἀποκλείεται** δυνάμει τοῦ ἄρθρου 17 στοιχ. α) πλὴν τῶν ἐν τοῖς τιμολογίοις προβλεπομένων ἐξαιρέσεων. Παρὰ ταῦτα ἐπιβάται, φέροντες ἐν τῇ ἐνασκήσει δημοσίας ὑπηρεσίας ἢ δυνάμει νομίμου ἢ διοικητικῆς ἀδείας πυροβόλον ὅπλον. δικαιοῦνται νὰ φέρουν μετ' αὐτῶν πυρομαχικὰ εἰς ποσότητα οὐχὶ ἀνωτέραν τοῦ κατωτάτου προβλεπομένου ὁρίου ὑπὸ τῶν ἐν ἰσχύϊ κανονισμῶν τῶν Κρατῶν δι' ὧν διενεργεῖται ἡ μεταφορά. Ἐπιτρέπεται εἰς φρουρούς, συνοδεύοντας κρατουμένους καὶ συνταξιδεύοντας μετ' αὐτῶν ἐντὸς εἰδικῶν ὀχημάτων ἢ διαμερισμάτων, νὰ φέρουν μετ' αὐτῶν πυροβόλα ὅπλα πλήρη.

β) Ἀντικείμενα ἅτινα δύνανται νὰ προκαλέσουν ὄχλησιν εἰς τοὺς ἐπιβάτας ἢ δυνάμενα νὰ προκαλέσουν ζημίας.

γ) Ἀντικείμενα ὧν δὲν ἐπιτρέπεται ἡ εἰσαγωγὴ ἐντὸς τῶν ὀχημάτων δυνάμει διατάξεων τῶν τελωνιακῶν ἢ ἄλλων διοικητικῶν ἀρχῶν.

δ) Ζῶντα ζῶα. Παρὰ ταῦτα, μικρὰ ζῶα ἐγκεκλεισμένα ἐντὸς κλωβῶν, καλάθων ἢ ἄλλων καταλλήλων συσκευασιῶν, μικροὶ κύνες, ἔστω καὶ μὴ ἐγκεκλεισμένοι, γίνονται δεκτοὶ ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις ὅτι ταῦτα δὲν προκαλοῦν ὄχλησιν εἰς τοὺς ἐπιβάτας διὰ τῆς ὀσμῆς ἢ τοῦ θορύβου αὐτῶν ἢ καθ' οἱονδήποτε ἄλλον τρόπον, ἡ παραλαβή των δὲν ἀντίκειται πρὸς

τὰς ἀστυνομικὰς διατάξεις τῶν διαφόρων Κρατῶν, οὐδεὶς ἐπιβάτης ἔχει ἀντίρρησιν τινὰ καὶ ὅτι δύνανται νὰ κρατηθοῦν ἐπὶ τῶν γονάτων ἢ νὰ τοποθετηθοῦν καθ' ὃν τρόπον καὶ τὰ μικροδέματα.

Τὰ τιμολόγια ἢ τὰ δρομολόγια δύνανται νὰ ἀπαγορεύσουν ἢ νὰ ἐπιτρέψουν τὴν παραλαβὴν ζώντων ζώων εἰς ὡρισμένας κατηγορίας ὀχημάτων ἢ ἀμαξοστοιχιῶν.

3. Τὰ τιμολόγια καθορίζουσι ἂν καὶ διὰ ποῖα ζῶα καταβάλλωνται κόμιστρα.

4. Οἱ ὑπάλληλοι τοῦ σιδηροδρόμου δικαιοῦνται νὰ βεβαιωθοῦν παρουσίᾳ τοῦ ἐπιβάτου περὶ τοῦ εἴδους τῶν εἰς τὰ ὀχήματα εἰσαγομένων ἀντικειμένων ἐφόσον ὑπάρχουν σοβαροὶ λόγοι ὑπονοιῶν περὶ παραβάσεως τῶν διατάξεων τῆς παρ. 2 ἐξαιρέσει περιπτώσεων παραβάσεως τῶν διατάξεων τῆς παρ. 2 στοιχ. γ).

5. Ἡ ἐπίβλεψις τῶν ἀντικειμένων ἢ ζώων, τὰ ὁποῖα ὁ ἐπιβάτης παραλαμβάνει μετ' αὐτοῦ ἐν τῷ ὀχήματι ἀπόκειται εἰς αὐτὸν τοῦτον τὸν ἐπιβάτην. Εὐθύνεται δὲ οὗτος διὰ πᾶσαν ζημίαν προκληθησομένην ὑπὸ τῶν ὑπ' αὐτοῦ ἐντὸς τοῦ ὀχήματος παραλαμβανομένων ἀντικειμένων ἢ ζώων, ἐκτὸς ἂν ἀποδείξῃ ὅτι ἡ ζημία προῆλθεν ἐκ παίσματος τοῦ σιδηροδρόμου.

Ἄρθρον 14.

Ἀμαξοστοιχίαι — Δρομολόγια.

1. Διατίθενται πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν μεταφορῶν αἱ τακτικαὶ ἀμαξοστοιχίαι, αἱ ὁποῖαι προβλέπονται εἰς τὰ δρομολόγια καὶ αἱ ἀμαξοστοιχίαι, αἱ ὁποῖαι τίθενται εἰς κυκλοφορίαν ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν.

2. Οἱ σιδηρόδρομοι ὑποχρεοῦνται νὰ τοιχοκολλῶσιν ἐν καιρῷ ἐν τοῖς σταθμοῖς τὰς ὥρας ἀναχωρήσεως τῶν ἀμαξοστοιχιῶν καὶ νὰ παρέχουν τὴν δυνατότητα εἰς τοὺς ἐπιβάτας νὰ πληροφορηθῶσιν ἐπὶ τῶν δρομολογιῶν τῶν ἀμαξοστοιχιῶν τῶν ἰδίων αὐτῶν γραμμῶν. Τὰ δρομολόγια ταῦτα πρέπει νὰ ἐμφαίνουν τὴν κατηγορίαν τῶν ἀμαξοστοιχιῶν, τὰς θέσεις ὀχημάτων, τοὺς ὅρους εἰσδοχῆς τῶν ἐπιβατῶν καὶ τὰς ὥρας ἀναχωρήσεως τῶν ἀμαξοστοιχιῶν. Διὰ τοὺς ἀπολύτως σημαντικοὺς σταθμοὺς διαμετακομίσεως καὶ τοὺς ἀκραίους σταθμοὺς πρέπει τὰ δρομολόγια νὰ ἐμφαίνουν καὶ τὰς ὥρας ἀφίξεως ὡς καὶ τὰς κυρίας ἀνταποκρίσεις ἀμαξοστοιχιῶν.

Ἄρθρον 15.

Ἀπώλεια ἀνταποκρίσεως — Κατάργησις ἀμαξοστοιχιῶν.

Ἂν, λόγῳ καθυστερήσεως ὡρισμένης ἀμαξοστοιχίας, ἡ ἀνταπόκρισις αὐτῆς μὲ ἄλλην ἀμαξοστοιχίαν δὲν ἐπιτευχθῇ ἢ ἂν ὡρισμένη ἀμαξοστοιχία καταργηθῇ ἐφ' ὅλης ἢ ἐπὶ τμήματος τῆς διαδρομῆς της, ὁ δὲ ἐπιβάτης ἐπιθυμῇ νὰ συνεχίσῃ τὸ ταξίδιόν του, ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ ἀποστείλῃ τὸν ἐπιβάτην τοῦτον μετὰ τῶν ἀποσκευῶν του, ἐφόσον τοῦτο εἶναι δυνατὸν καὶ ἄνευ προσθέτου πληρωμῆς, δι' ἀμαξοστοιχίας κατευθυνομένης πρὸς τὸν ἴδιον προορισμόν, διὰ τῆς αὐτῆς γραμμῆς ἢ καὶ δι' ἄλλης ὁδοῦ ἀνηκούσης εἰς τὰ δίκτυα, τὰ μετέχοντα εἰς τὸ ἀρχικὸν δρομολόγιον μεταφορᾶς, εἰς τρόπον ὥστε νὰ καταστῇ δυνατὴ εἰς τὸν ἐπιβάτην ἡ εἰς τὸν προορισμὸν ἄφιξίς του μὲ τὴν κατὰ τὸ δυνατὸν μικροτέραν καθυστέρησιν. Ὁ σταθμάρχης πρέπει, συντρεχούσης περιπτώσεως, νὰ βεβαιώσῃ ἐπὶ τοῦ εἰσιτηρίου ὅτι δὲν ἐπετεύχθη ἡ ἀνταπόκρισις ἢ ὅτι κατηργήθη ἡ ἀμαξοστοιχία, νὰ παρατείνῃ κατὰ τὸ ἀναγκαῖον μέτρον τὴν διάρκειαν ἰσχύος τοῦ εἰσιτηρίου καὶ νὰ καταστήσῃ τοῦτο ἔγκυρον διὰ τὴν νέαν ὁδὸν ἢ δι' ἀνωτέραν θέσιν ἢ δι' ἀμαξοστοιχίαν μὲ ἀνωτέρας τιμάς. Δικαιοῦται ὅμως ὁ σιδηρόδρομος νὰ ἀποκλείσῃ, διὰ τῶν τιμολογίων ἢ τῶν δρομολογίων, τὴν χρησιμοποίησιν ὡρισμένων ἀμαξοστοιχιῶν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙ.

Μεταφορὰ τῶν ἀποσκευῶν.

Ἄρθρον 16.

Ὁρισμὸς τῶν ἀποσκευῶν.

1. Γίνονται δεκτὰ ὡς ἀποσκευαὶ εἴδη περιλαμβανόμενα ἐντὸς κιβωτίων, καλάθων, βαλιτσῶν, ταξιδιωτικῶν σάκκων, πιλοθηκῶν καὶ ἄλλων παρομοίων συσκευασιῶν.

2. Γίνονται πρὸς τούτοις δεκτὰ πρὸς μεταφορὰν ὡς ἀποσκευαί, ἔστω καὶ ἄνευ συσκευασίας, ἐφόσον προσφέρονται εἰς τοιαύτην ἄνευ συσκευασίας μεταφορὰν τὰ κάτωθι εἴδη:

α) Φορηταὶ ἢ κυλιόμεναι πολυθρόναι δι' ἀσθενεῖς, πολυθρόναι κυλιόμεναι, αἱ ὁποῖαι κινοῦνται ὑπ' αὐτῶν τούτων τῶν ἀσθενῶν, μετὰ ἢ ἄνευ βοηθητικοῦ κινητῆρος, καθέκλαι (κλίναι) ἀναπαύσεως.

β) Παιδικὰ ἁμάξια.

γ) Φορηταὶ μουσικὰ ὄργανα.

δ) Ἐπαγγελματικὰ ὄργανα, συμπεριλαμβανομένων τῶν ὑλικῶν καλλιτεχνικῶν παραστάσεων, ἐφόσον ἡ κατάστασις, ὁ ὄγκος καὶ τὸ βάρος αὐτῶν ἐπιτρέπουν ταχείαν φόρτωσιν καὶ τοποθέτησιν αὐτῶν ἐντὸς τῶν σκευοφόρων.

ε) Ἀθλητικὰ εἴδη.

στ) Ποδήλατα μετὰ ἢ ἄνευ ἐφεδρικοῦ κινητῆρος, μοτοσυκλέτται χωρὶς παράπλευρον ὄχημα, ὑπὸ τὸν ὅρον νὰ ἔχουν ἀφαιρεθῇ τὰ μὴ μονίμως στερεωμένα ἐξαρτήματα αὐτῶν.

Αἱ ἀποθῆκαι τῶν διὰ κινητῆρος κινουμένων ὀχημάτων δύνανται νὰ περιέχουν βενζίνην. Ὁ ἐπιβάτης ὀφείλει νὰ κλείσῃ τὸν τυχὸν μεταξὺ ἀποθήκης καὶ κινητῆρος εὑρισκόμενον κρουνόν. Αἱ εἰς τὸ ὄχημα σταθερῶς προσηρμοσμέναι ἐφεδρικαὶ ἀποθῆκαι δύνανται νὰ περιέχουν καὶ αὗται βενζίνην ὑπὸ τὸν ὅρον νὰ εἶναι κλεισταί. Μοτοσυκλέτται, τῶν ὁποίων αἱ ἀποθῆκαι περιέχουν βενζίνην, πρέπει νὰ φορτώνωνται ὄρθιαι ἐπὶ τῶν τροχῶν των καὶ νὰ ἀσφαλίζωνται ἔναντι οἱασδήποτε πτώσεως.

3. Τὰ τιμολόγια δύνανται νὰ περιορίσουν τὸ ποσόν, τὸν ὄγκον καὶ τὸ βάρος τῶν ἀνωτέρω ἐν παρ. 2 ἀναφερομένων εἰδῶν, τὰ ὁποῖα γίνονται δεκτὰ εἰς μεταφορὰν ὡς ἀποσκευαί, καὶ νὰ ὁρίσουν ὑπὸ ποίους ὅρους δύναται νὰ ζητηθῇ ἡ συνδρομὴ τοῦ ἐπιβάτου διὰ τὴν φόρτωσιν, τὴν μεταφόρτωσιν καὶ τὴν ἐκφόρτωσιν.

Τὰ τιμολόγια δύνανται νὰ ἐπιτρέψουν ὑπὸ ὡρισμένους ὅρους τὴν μεταφορὰν ὡς ἀποσκευῶν ἄλλων ἀντικειμένων (ἐπὶ παραδείγματι μοτοσυκλεττῶν μὲ παράπλευρον ὄχημα καὶ αὐτοκινήτων) καὶ τὴν μεταφορὰν ζώων κεκλεισμένων ἐντὸς κλωβῶν μὲ ἐπαρκῆ ἐγγύησιν ἀσφαλείας.

Ἄρθρον 17.

Ἀντικείμενα ἀποκλειόμενα τῆς μεταφορᾶς.

Ἀποκλείονται τῆς μεταφορᾶς ὡς ἀποσκευαί:

α) Ὕλαι καὶ ἀντικείμενα ἐπικίνδυνα, συγκεκριμένως δὲ ὅπλα πλήρη, ὕλαι καὶ ἀντικείμενα ἐκρηκτικά, εὔφλεκτα, ὕλαι καύσιμοι, δηλητηριώδεις, ραδιενεργοί, διαβρωτικαὶ ὡς καὶ ὕλαι ἀηδεῖς ἢ δυνάμεναι νὰ προκαλέσουν μολύνσεις.

β) Ἀντικείμενα τῶν ὁποίων ἡ μεταφορὰ ἀνήκει εἰς τὴν Διοίκησιν τῶν Ταχυδρομείων ἔστω καὶ ἐπὶ ἑνὸς τῶν Κρατῶν δι' ὧν πρόκειται νὰ γίνῃ ἡ μεταφορά.

γ) Ἀντικείμενα τῶν ὁποίων ἡ μεταφορὰ ἀπαγορεύεται, ἔστω καὶ ἐπὶ ἑνὸς τῶν Κρατῶν δι' ὧν πρόκειται νὰ γίνῃ ἡ μεταφορά.

Τὰ τιμολόγια δύνανται νὰ ἐπιτρέψωσι τὴν μεταφορὰν ὡς ἀποσκευῶν, ὑπὸ καθορισμὸν εἰδικῶν ὅρων, ὡρισμένων ὑλῶν καὶ ἀντικειμένων ὧν ἡ μεταφορὰ ἀποκλείεται δυνάμει τῆς ὑπὸ στοιχ. α) διατάξεως.

Ἄρθρον 18.

Εὐθύνη τοῦ ἐπιβάτου ὡς πρὸς τὰς ἀποσκευάς του. Πρόστιμα.

1. Ὁ κάτοχος τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν εὐθύνεται διὰ τὴν τήρησιν τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 16 καὶ 17, ὑπέχει δὲ ὅλας τὰς ἐκ παραβάσεως τῶν διατάξεων τούτων συνεπείας.

2. Ὁ σιδηρόδρομος δικαιοῦται, εἰς περίπτωσιν σοβαρᾶς ὑπονοίας περὶ παραβάσεως καὶ ἐφόσον τοῦτο δὲν ἀπαγορεύεται ὑπὸ τῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν τοῦ Κράτους, ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἀνακύπτει ἡ περίπτωσις, νὰ ἐλέγξῃ ἂν τὸ περιεχόμενον τῶν ἀποσκευῶν ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς ἰσχυούσας διατάξεις. Ὁ κάτοχος τοῦ δελτίου προσκαλεῖται νὰ παραστῇ εἰς τὸν ἔλεγχον. Ἂν οὗτος δὲν ἐμφανισθῇ ἢ ἂν δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἀνευρεθῇ καὶ ἐφόσον δὲν ὑπάρχουν ἐν ἰσχύϊ ἄλλαι διατάξεις Νόμων ἢ Κανονισμῶν ἐν τῷ Κράτει ὅπου γίνεται ὁ ἔλεγχος, πρέπει οὗτος νὰ γίνῃ ἐπὶ παρουσίᾳ δύο μαρ-

τύρων. ξένων πρὸς τὸν σιδηρόδρομον. Ἂν διαπιστωθῇ παράβασις. αἱ ἐκ τοῦ ἐλέγχου προκληθεῖσαι δαπάναι πρέπει νὰ πληρωθοῦν ὑπὸ τοῦ κατόχου τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν.

3. Ἐπὶ παραβάσεως τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 16 καὶ 17, ὁ κάτοχος τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν ὀφείλει νὰ καταβάλῃ 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 ὅριον εἰσπράξεως ἓξ φράγκα, ἐφόσον τὰ ἀντικείμενα ταῦτα περιλαμβάνουν ὕλας ἀποκλειομένας τῆς μεταφορᾶς ὡς ἐμπορεύματα βάσει τοῦ Παραρτήματος Ι τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ σιδηροδρόμων (C.I.M).

β) Δύο φράγκα μὲ ἐλάχιστον ὅριον εἰσπράξεως τέσσαρα φράγκα εἰς πάσας ἄλλας περιπτώσεις παραβάσεως τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 16 καὶ 17.

Ἄρθρον 19.

Συσκευασία καὶ κατάστασις τῶν ἀποσκευῶν.

1. Ὁ σιδηρόδρομος δύναται νὰ μὴ ἀποδεχθῇ ἀποσκευάς, τῶν ὁποίων ἡ κατάστασις ἢ ἡ διασκευὴ εἶναι ἐλαττωματικὴ ἢ ἡ συσκευασία των ἀνεπαρκής, ἢ αἱ ὁποῖαι παρουσιάζουν ἐκδηλα ἴχνη βλάβης. Ἂν, παρὰ ταῦτα, ἀποδεχθῇ ταύτας ὁ σιδηρόδρομος δικαιοῦται 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 στερεωμένην ἐπ' αὐτῶν, ἔνδειξιν τοῦ ὀνοματεπωνύμου καὶ τῆς διευθύνσεως 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 20.

Ἐγγραφὴ καὶ μεταφορὰ τῶν ἀποσκευῶν.

1. Ἡ ἐγγραφὴ τῶν ἀποσκευῶν γίνεται ἐπὶ τῇ προσαγωγῇ καὶ μόνον εἰσιτηρίων ἰσχυόντων τοὐλάχιστον μέχρι τοῦ προορισμοῦ τῶν ἀποσκευῶν καὶ διὰ τοῦ ὑπὸ τῶν εἰσιτηρίων τούτων ἀναφερομένου δρομολογίου.

Ἂν τὸ εἰσιτήριον ἰσχύῃ διὰ πολλὰ δρομολόγια ἢ ἂν ὁ τόπος προορισμοῦ ἐξυπηρετῆται ὑπὸ πολλῶν σταθμῶν, ὁ ἐπιβάτης πρέπει νὰ ὁρίσῃ ἀκριβῶς τὸ ἀκολουθητέον κατὰ τὴν μεταφορὰν δρομολόγιον ἢ τὸν σταθμόν, διὰ τὸν ὁποῖον πρέπει νὰ ἐγγραφοῦν αἱ ἀποσκευαί. Ὁ σιδηρόδρομος δὲν εὐθύνεται διὰ τὰς συνεπείας ἐκ τῆς μὴ τηρήσεως ὑπὸ τοῦ ἐπιβάτου τῆς διατάξεως ταύτης.

Ἐφ' ὅσον τοῦτο προβλέπεται ὑπὸ τῶν τιμολογίων. ὁ ἐπιβάτης δύναται, ἐντὸς τῆς προθεσμίας ἰσχύος τοῦ εἰσιτηρίου του, νὰ ἐγγράψῃ τὰς ἀποσκευάς του, εἴτε ἀπ' εὐθείας διὰ τὴν συνολικὴν διαδρομὴν ἀπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς μέχρι τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ, εἴτε ἐπὶ οἱωνδήποτε τμημάτων τῆς συνολικῆς διαδρομῆς.

Τὰ τιμολόγια καθορίζουν ἂν καὶ ὑπὸ ποίους ὅρους εἶναι δυνατὴ ἡ παραλαβὴ ἀποσκευῶν πρὸς μεταφορὰν διὰ δρομολογίου ἄλλου ἀπὸ τὸ ἀναγραφόμενον εἰς τὸ προσαγόμενον εἰσιτήριον ἢ καὶ ἄνευ προσαγωγῆς εἰσιτηρίων. Ἐφόσον τὰ τιμολόγια προβλέπουν δυνατότητα παραλαβῆς πρὸς μεταφορὰν ἀποσκευῶν ἄνευ προσαγωγῆς εἰσιτηρίων, αἱ διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, αἱ ὁποῖαι καθορίζουν τὰ δικαιώματα καὶ τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ ἐπιβάτου συναφῶς μὲ τὰς συνοδευομένας ἀποσκευάς, ἰσχύουν καὶ διὰ τὸν ἀποστολέα ἀποσκευῶν ἐγγραφεισῶν ἄνευ προσαγωγῆς εἰσιτηρίων.

2. Τὰ κόμιστρα τῶν ἀποσκευῶν εἶναι καταβλητέα κατὰ τὴν ἐγγραφήν.

3. Κατὰ τὰ λοιπά, αἱ διατυπώσεις ἐγγραφῆς τῶν ἀποσκευῶν καθορίζονται διὰ τῶν ἰσχυόντων Νόμων καὶ Κανονισμῶν ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς.

4. Τὰ τιμολόγια δύνανται νὰ περιλάβουν εἰδικὰς διατάξεις διὰ τὴν ἐγγραφὴν καθισμάτων δι' ἀσθενεῖς. παιδικῶν ἁμαξίων, ἀθλητικῶν εἰδῶν, ποδηλάτων καὶ ὀχημάτων κινουμένων διὰ κινητῆρος.

5. Ὁ ἐπιβάτης δύναται, κατὰ τοὺς ἰσχύοντας ὅρους ἐν τῷ σταθμῷ ἀφετηρίας. νὰ ὁρίσῃ τὴν ἁμαξοστοιχίαν διὰ τῆς ὁποίας πρέπει νὰ ἀποσταλοῦν αἱ ἀποσκευαί του. Ἂν δὲν κάμῃ οὗτος χρῆσιν τῆς τοιαύτης εὐχερείας. αἱ ἀποσκευαὶ ἀποστέλλονται διὰ τῆς πρώτης καταλλήλου ἁμαξοστοιχίας.

Ἐφ' ὅσον προβλέπεται ὅτι αἱ ἀποσκευαὶ πρέπει νὰ μεταβιβασθοῦν ἐξ ὡρισμένου σταθμοῦ ἀνταποκρίσεως εἰς ἄλλην ἁμαξοστοιχίαν, ἡ μεταφορὰ τούτων πρέπει νὰ γίνῃ διὰ τῆς πρώτης ἁμαξοστοιχίας, διὰ τῆς ὁποίας ἐξασφαλίζεται, κατὰ τοὺς ὅρους τῶν ἐσωτερικῶν κανονισμῶν, ἡ τακτικὴ ὑπηρεσία μεταφορᾶς ἀποσκευῶν.

Ἡ ἀποστολὴ τῶν ἀποσκευῶν δύναται νὰ γίνῃ ὑπὸ τοὺς ἄνω καθοριζομένους ὅρους ἐφόσον δὲν ἀντίκεινται εἰς τοῦτο αἱ ἀπαιτούμεναι, κατὰ τὴν ἀποστολὴν ἢ καθ' ὁδόν, τελωνειακαὶ ἢ ἄλλαι διοικητικαὶ διατυπώσεις.

Ὁ σιδηρόδρομος δικαιοῦται, ὡς πρὸς ὡρισμένας ἁμαξοστοιχίας ἢ κατηγορίας ἁμαξοστοιχιῶν, νὰ μὴ δεχθῇ ἢ νὰ περιορίσῃ τὴν δυνατότητα μεταφορᾶς ἀποσκευῶν.

Ἄρθρον 21.

Δελτίον ἀποσκευῶν.

1. Κατὰ τὴν ἐγγραφὴν τῶν ἀποσκευῶν ἐκδίδεται εἰς τὸν ἐπιβάτην ἓν δελτίον ἀποσκευῶν. Ὁ ἐπιβάτης ὑποχρεοῦται νὰ βεβαιωθῇ κατὰ τὴν παραλαβὴν τοῦ δελτίου ὅτι τοῦτο συνετάγη κατὰ τὰς δηλώσεις του.

2. Τὰ διὰ διεθνεῖς μεταφορὰς ἐκδιδόμενα δελτία ἀποσκευῶν θὰ συντάσσωνται ἐπὶ ἐντύπου ὁμοίου πρὸς τὸ ὑπόδειγμα τοῦ Παραρτήματος Ι τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ θὰ περιλαμβάνουν ὑποχρεωτικῶς τὰς κάτωθι ἐνδείξεις:

α) Τὴν ἔνδειξιν τῶν σταθμῶν ἀποστολῆς καὶ προορισμοῦ.

β) Τὸ δρομολόγιον.

γ) Τὴν ἡμερομηνίαν παραδόσεως καὶ τὴν ἁμαξοστοιχίαν διὰ τὴν ὁποίαν παρεδόθησαν αἱ ἀποσκευαί.

δ) Τὸν ἀριθμὸν τῶν εἰσιτηρίων, ἐκτὸς ἂν αἱ ἀποσκευαὶ παρεδόθησαν ἄνευ προσαγωγῆς εἰσιτηρίου.

ε) Τὸν ἀριθμὸν καὶ τὸ βάρος τῶν δεμάτων.

στ) Τὸ ποσὸν τῶν κομίστρων καὶ ἄλλων τελῶν.

ζ) Δοθείσης περιπτώσεως τὸ ποσόν. ἀριθμητικῶς καὶ ὁλογράφως, τῆς κατὰ τὸ ἄρθρον 22 δηλωθείσης ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως.

Τὰ τιμολόγια δύνανται νὰ καθορίσουν. δι' ὡρισμένας ὑπηρεσίας ἢ ὡρισμένας ἀποστολάς, παρεκκλίσεις ὡς πρὸς τὴν μορφὴν καὶ τὸ περιεχόμενον τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν.

3. Τὰ τιμολόγια ἢ αἱ μεταξὺ σιδηροδρόμων συμφωνίαι καθορίζουν εἰς ποίαν γλῶσσαν θὰ γίνεται ἡ ἐκτύπωσις καὶ ἡ συμπλήρωσις τῶν δελτίων 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 παρ. 2 στοιχ. η').

Τὸ ποσὸν τῆς δηλουμένης ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως πρέπει νὰ ἀναγραφῇ εἰς τὸ νόμισμα τοῦ Κράτους ἀποστολῆς ἢ καὶ εἰς οἱονδήποτε ἄλλο νόμισμα, ὁριζόμενον ὑπὸ τῶν τιμολογίων.

2. Τὸ τέλος τῆς ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως καθορίζεται ὑπὸ τῶν διεθνῶν τιμολογίων.

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 δικαιοῦται νὰ ἀπαιτήσῃ ἀπὸ τὴν ὑπηρεσίαν παραδόσεως τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ τὴν παράδοσιν τῶν ἀποσκευῶν εὐθὺς μετὰ τὴν παρέλευσιν, ἀπὸ τῆς ἀφίξεως τῆς ἁμαξοστοιχίας, 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. Εἰς περίπτωσιν μὴ προσαρμογῆς τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν, ὁ σιδηρόδρομος δὲν ὑποχρεοῦται νὰ παραδώσῃ τὰς ἀποσκευὰς ἐκτὸς ἂν ὁ αἰτῶν ἀποδείξῃ ἄλλως τὸ πρὸς παραλαβὴν δικαίωμά του. Ἂν ἡ ἀπόδειξις κριθῇ ἀνεπαρκής, ὁ σιδηρόδρομος δικαιοῦται νὰ ἀπαιτήσῃ ἐγγύησιν.

4. Αἱ ἀποσκευαὶ παραδίδονται εἰς τὸν δι' ὃν ἐνεγράφησαν σταθμόν. Ἐπὶ τῇ αἰτήσει ὅμως τοῦ κατόχου τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν, ἐγκαίρως διατυπωθείσῃ, ἐφόσον ἐπιτρέπεται τοῦτο ἐκ τῶν περιστάσεων καὶ ἐφόσον ἡ τοιαύτη ἐνέργεια δὲν ἀντιβαίνει εἰς τὰς τελωνειακὰς καὶ λοιπὰς διοικητικὰς διατάξεις, δύναται νὰ ἐπιστραφοῦν αἱ ἀποσκευαὶ εἰς τὸν σταθμὸν ἀποστολῆς ἢ νὰ παραδοθοῦν αὗται εἰς ἐνδιάμεσον τινὰ σταθμὸν ἐπὶ ἀποδόσει τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν καί, 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 παρ. 2 ὅρους, δύναται νὰ ζητήσῃ ὅπως γίνῃ βεβαίωσις ἐπὶ τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν τῆς ἡμερομηνίας καὶ τῆς ὥρας καθ' ἃς ἐζητήθη παρ' αὐτοῦ ἡ παράδοσις.

6. Ὁ ἐπιβάτης δύναται νὰ ἀρνηθῇ τὴν παραλαβὴν τῶν ἀποσκευῶν ἐφόσον δὲν ἐγένοντο αἱ ζητηθεῖσαι παρ' αὐτοῦ ἐπαληθεύσεις ἐπὶ σκοπῷ διαπιστώσεως προτεινομένης ὑπ' αὐτοῦ ζημίας.

7. Κατὰ τὰ λοιπὰ αἱ συναφεῖς πρὸς τὴν παράδοσιν ἐνεργειαι ὑπόκεινται εἰς τοὺς ἰσχύοντας ἐπὶ τοῦ ἐπιφορτισμένου μὲ τὴν παράδοσιν σιδηροδρόμου Νόμους καὶ Κανονισμούς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ III.

Κοιναὶ διατάξεις διὰ τὰς μεταφορὰς ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν.

Ἄρθρον 24.

Τιμολόγια — Ἰδιαίτεραι συμφωνίαι.

1. Τὰ ὑπὸ τῶν σιδηροδρόμων καταρτιζόμενα διεθνῆ τιμολόγια πρέπει νὰ περιλαμβάνουν ὅλους τοὺς καθοριστικοὺς διὰ τὴν μεταφορὰν εἰδικοὺς ὅρους καὶ ὅλα τὰ ἀναγκαῖα στοιχεῖα πρὸς ὑπολογισμὸν τῶν κομίστρων καὶ τῶν προσθέτων τελῶν, συντρεχούσης δὲ περιπτώσεως, νὰ καθορίζουν καὶ τοὺς ὅρους τῆς ἐπικαταλλαγῆς.

2. Ἡ δημοσίευσις τῶν τιμολογίων εἶναι ὑποχρεωτικὴ μόνον διὰ τὰ Κράτη, τῶν ὁποίων οἱ σιδηρόδρομοι μετέχουν εἰς τὰ τιμολόγια ταῦτα, ὡς δίκτυα ἀφετηρίας ἢ προορισμοῦ. Τὰ τιμολόγια καὶ αἱ τροποποιήσεις αὐτῶν ἰσχύουν ἀπὸ τῆς ὁρισθείσης κατὰ τὴν δημοσίευσιν αὐτῶν ἡμερομηνίας. Αὐξήσεις τιμολογίων καὶ ἄλλαι διατάξεις καθιστῶσαι ἐπαχθεστέρους τοὺς εἰς τὰ τιμολόγια ταῦτα προβλεπομένους ὅρους μεταφορᾶς δὲν δύνανται νὰ ἰσχύσουν πρὸ τῆς παρελεύσεως ἓξ τοὐλάχιστον ἡμερῶν ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεώς των.

Τροποποιήσεις διὰ τῶν διεθνῶν τιμολογίων εἰς καθωρισμένα κόμιστρα καὶ πρόσθετα τέλη κατ' ἀκολουθίαν συναλλαγματικῶν διακυμάνσεων, ὡς καὶ διορθώσεις ἐμφανῶν λαθῶν, τίθενται ἐν ἰσχύϊ ἀπὸ τῆς ἑπομένης τῆς δημοσιεύσεως 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 ἔκδοσιν ἐν αὐτῷ διεθνῶν εἰσιτηρίων καὶ ἀντιστοίχων κομίστρων δι' ἀποσκευάς.

4. Τὰ τιμολόγια πρέπει νὰ ἐφαρμόζωνται ὁμοιομόρφως ἔναντι ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων. Οἱ σιδηρόδρομοι δύνανται νὰ συνάπτουν εἰδικὰς συμφωνίας συνεπαγομένας ἐκπτώσεις ἐπὶ τῶν κομίστρων ἢ ἄλλα πλεονεκτήματα, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν Κυβερνητικῆς ἐγκρίσεως καὶ παροχῆς ἀναλόγων εἰδικῶν ὅρων καὶ εἰς ἄλλους ἐπιβάτας τελοῦντας ὑπὸ παραπλησίας συνθήκας.

Ἐπιτρέπεται ἡ παροχὴ ἐκπτώσεων, εἴτε ὑπὲρ ὑπηρεσιῶν τοῦ σιδηροδρόμου, εἴτε ὑπὲρ ὑπηρεσιῶν τῶν Δημοσίων Ἀρχῶν, εἴτε χάριν σκοπῶν ἀγαθοεργίας, ἀρωγῆς καὶ ἐκπαιδεύσεως. Ἡ δημοσίευσις τῶν μέτρων, τῶν λαμβανομένων βάσει τῆς δευτέρας καὶ τρίτης παραγράφου, δὲν εἶναι ὑποχρεωτική.

Ἄρθρον 25.

Διατυπώσεις ἀπαιτούμεναι ὑπὸ τῶν τελωνειακῶν καὶ λοιπῶν Διοικητικῶν Ἀρχῶν.

Ὁ ἐπιβάτης ὀφείλει νὰ συμμορφοῦται πρὸς τὰς ἐκδιδομένας ὑπὸ τῶν Τελωνειακῶν καὶ λοιπῶν Διοικητικῶν Ἀρχῶν διατάξεις, συναφῶς, εἴτε μὲ αὐτὸν τοῦτον τὸν ἐπιβάτην, εἴτε μὲ τὸν ἔλεγχον τῶν ἀποσκευῶν του, ἐγγεγραμμένων ἢ μή. Ὀφείλει οὗτος κατὰ κανόνα νὰ παρίσταται εἰς τὸν ἔλεγχον τοῦτον, πλὴν τῶν περιπτώσεων ἀπαλλαγῆς του ἀπὸ τῆς ὑποχρεώσεως ταύτης τῶν ἀναγνωριζομένων διὰ τῶν Νόμων ἢ τῶν Κανονισμῶν. Ὁ σιδηρόδρομος οὐδεμίαν ἀναλαμβάνει ἔναντι τοῦ ἐπιβάτου εὐθύνην διὰ τὴν περίπτωσιν μὴ τηρήσεως ὑπὸ τοῦ τελευταίου τούτου τῶν ἀνωτέρω ὑποχρεώσεών του.

Ἄρθρον 26.

Ἐπιστροφαὶ καὶ συμπληρωματικαὶ καταβολαί.

1. Ἐφόσον ὁ ἐπιβάτης δὲν ἔκαμε ἔναρξιν τοῦ ταξιδίου του δικαιοῦται, ἐπὶ τῇ παραδόσει τοῦ εἰσιτηρίου του, ἐπιστροφῆς τοῦ καταβληθέντος ἀντιτίμου.

2. Ἐφόσον εἰσιτήριον ἐχρησιμοποιήθη ἐπὶ μέρους μόνον τῆς διαδρομῆς ὁ ἐπιβάτης δικαιοῦται, ἐπὶ τῇ παραδόσει τοῦ εἰσιτηρίου του, ἐπιστροφῆς τῆς διαφορᾶς μεταξὺ τοῦ καταβληθέντος συνολικοῦ ἀντιτίμου καὶ τοῦ ἀντιστοχοῦντος εἰς τὴν μὴ πραγματοποιηθεῖσαν διαδρομήν.

3. Εἰς ἣν περίπτωσιν, ἐλλείψει θέσεως ἀντιστοίχου πρὸς τὴν τοῦ εἰσιτηρίου, τὸ εἰσιτήριον τοῦτο ἤθελε χρησιμοποιηθῇ διὰ θέσιν κατωτέραν τῆς ἐπ' αὐτοῦ ἀναγραφομένης, ἐπὶ τῇ παραδόσει τούτου, ἐπιστρέφεται ἡ διαφορὰ μεταξὺ τοῦ καταβληθέντος ἀντιτίμου καὶ τοῦ ἀντιτίμου διὰ τὴν εἰς ἣν ἐχρησιμοποιήθη θέσιν.

4. Ὁ σιδηρόδρομος δικαιοῦται, ἐπὶ πάσης αἰτήσεως ἐπιστροφῆς, νὰ ἀξιώσῃ τὴν ὑπὸ τοῦ ἐπιβάτου προσαγωγὴν παντὸς ἀναγκαίου δικαιολογητικοῦ.

Διὰ τὰς ἀνωτέρω ἐν παρ. 2 προβλεπομένας περιπτώσεις ὁ ἐπιβάτης ὀφείλει εἰδικώτερον νὰ προσαγάγῃ βεβαίωσιν, ἐκδιδομένην ἐπὶ τῇ αἰτήσει του, ὑπὸ τοῦ οἰκείου ἐνδιαμέσου σταθμοῦ.

Διὰ τὰς ἀνωτέρω ἐν παρ. 3 προβλεπομένας περιπτώσεις ὁ ἐπιβάτης ὀφείλει, εἰδικώτερον, νὰ προσαγάγῃ βεβαίωσιν τῆς σιδηροδρομικῆς ὑπηρεσίας, πιστοποιοῦσαν ὅτι, ἐπὶ τῆς δεδομένης διαδρομῆς, ὁ ἐπιβάτης κατέβαλε θέσιν ἐν διαμερίσματι θέσεως κατωτέρας τῆς ἣς ἐδικαιοῦτο βάσει τοῦ εἰσιτηρίου του.

5. Ἐξαιροῦνται τῆς ἐπιστροφῆς οἱ φόροι, τὰ δι' ἐξασφάλισιν θέσεως καταβαλλόμενα συμπληρώματα, τὰ τέλη ἐκτυπώσεως καὶ αἱ ἐπὶ τῆς πωλήσεως εἰσιτηρίων προμήθειαι, ἐκτὸς ἂν ὁ ἐπιβάτης δὲν ἠδυνήθη νὰ κάμῃ ἔναρξιν τοῦ ταξιδίου του ἢ νὰ συνεχίσῃ τὸ ἀρξάμενον ταξίδιον λόγῳ καθυστερήσεως ἢ καταργήσεως μιᾶς ἁμαξοστοιχίας ἢ διακοπῆς τῆς ὑπηρεσίας.

Ἐκπίπτεται ἐκ τοῦ ἐπιστρεπτέου ποσοῦ δικαίωμα 10ο/ο μὲ ἐλάχιστον ὅριον 0.50 καὶ ἀνώτατον 3 φράγκα ἀνὰ εἰσιτήριον, δοθείσης δὲ περιπτώσεως, τὰ τέλη ἐμβάσματος. Ἡ ἀνωτέρω κράτησις δὲν ἐφαρμόζεται ἐάν, κατὰ τὴν ἐν παρ. 1 ἀνωτέρω προβλεπομένην περίπτωσιν, τὸ εἰσιτήριον ἐπεστράφη ἐντὸς τῆς ἰδίας ἡμέρας καθ' ἣν ἐξεδόθη, εἰς τὸ ἐκδόσαν γραφεῖον καὶ εἰς ἣν περίπτωσιν τὸ ταξίδιον δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ πραγματοποιηθῇ ἢ νὰ συνεχισθῇ, συνεπείᾳ καθυστερήσεως ἢ καταργήσεως ἁμαξοστοιχίας ἢ διακοπῆς τῆς ὑπηρεσίας.

6. Προκειμένου περὶ εἰσιτηρίου ἐπὶ ἐκπτώσει ἢ εἰσιτηρίων

ἅτινα ἰσχύουν μόνον ἐν συνδυασμῷ μετὰ δελτίου ἐξασφαλίσεως θέσεως, τὰ τιμολόγια δύνανται νὰ ἀποκλείσουν τὴν ἐπιστροφὴν ἢ νὰ ὑπαγάγουν ταύτην εἰς ὡρισμένους ὅρους. Τὰ ἐπὶ ἐκπτώσει ἐκδιδόμενα, δυνάμει τοῦ ἄρθρου 6, παιδικὰ εἰσιτήρια δὲν θεωροῦνται ἐπὶ ἐκπτώσει εἰσιτήρια κατὰ τὴν ἔννοιαν τῆς παρούσης διατάξεως.

7. Εἰς ἃς περιπτώσεις ὁ ἐπιβάτης ζητεῖ νὰ τῷ ἐπιστραφοῦν τὰ κόμιστρα τῶν ἀποσκευῶν του διὰ τὴν συνολικὴν διαδρομὴν ἢ διὰ τμῆμα μόνον αὐτῆς ἡ ἐπιστροφὴ διενεργεῖται ὑπὸ τοὺς ἑξῆς ὅρους:

Ἐκπίπτεται πάντοτε ἐκ τοῦ ἐπιστρεπτέου ποσοῦ δικαίωμα 0,50 φράγκα ἀνὰ δελτίον, συντρεχούσης δὲ περιπτώσεως καὶ οἱ φόροι.

Ἂν αἱ ἀποσκευαὶ ἀποσυρθοῦν πρὸ τῆς ἀποστολῆς των ἐκ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς, τὰ κόμιστρα ἐπιστρέφονται. Ἂν ὅμως ἀποσυρθοῦν ἔκ τινος διαμέσου σταθμοῦ, ὁ κάτοχος τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν ὀφείλει, διὰ τὴν ἐπιστροφὴν νὰ λάβῃ ἐκ τοῦ ἐνδιαμέσου 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 αὗται ἐπαχθεστέραν τὴν θέσιν τοῦ ἐπιβάτου.

9. Οἱαδήποτε αἴτησις ἐπιστροφῆς, στηριζομένη εἰς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος ἄρθρου, ὡς καὶ εἰς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 12, εἶναι ἀπαράδεκτος ἐφόσον δὲν ὑπεβλήθη αὕτη εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ σιδηροδρόμου ἐντὸς προθεσμίας ἓξ 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 ὑπολογισμὸν τῶν τελῶν μεταφορᾶς καὶ τῶν διαφόρων τελῶν, ἡ μὲν ἐπὶ πλέον διαφορὰ εἶναι ἐπιστρεπτέα ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου, ἡ δὲ ἐπὶ ἔλαττον διαφορὰ καταβλητέα ὑπὸ τοῦ ἐπιβάτου.

11. Ἡ ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου διαπιστωθεῖσα ἐπὶ πλέον διαφορὰ πρέπει, εἰ δυνατόν, νὰ γνωστοποιηθῇ αὐτεπαγγέλτως εἰς τὸν ἐνδιαφερόμενον, ἐφόσον αὕτη ὑπερβαίνει τὸ ποσὸν 0,50 φρ. ἀνὰ εἰσιτήριον ἢ δελτίον ἀποσκευῶν, ὁ δὲ διακανονισμὸς ταύτης πρέπει νὰ γίνῃ τὰ ταχύτερον δυνατόν.

12. Πρὸς ὑπολογισμὸν τῆς ἐπὶ πλέον 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 εἰσεπράχθησαν τὰ κόμιστρα. Ἂν ἡ πληρωμὴ τῶν διαφορῶν τούτων γίνῃ εἰς νόμισμα διάφορον ἀπὸ τὸ εἰς ὃ ἐγένετο ἡ εἴσπραξις, ἡ ἐφαρμοστέα τιμὴ εἶναι ἡ τῆς ἡμερομηνίας καθ' ἣν γίνεται ἡ πληρωμή.

13. Εἰς ὅλας τὰς μὴ προβλεπομένας ἐν τῷ παρόντι ἄρθρῳ περιπτώσεις καὶ ἐν ἐλλείψει εἰδικῶν συμφωνιῶν μεταξὺ τῶν σιδηροδρόμων, εἶναι ἐφαρμοστέοι οἱ εἰς τὸ Κράτος ἀφετηρίας ἰσχύοντες Νόμοι καὶ Κανονισμοί.

Ἄρθρον 27.

Ἀμφισβητήσεις.

Αἱ μεταξὺ ἐπιβατῶν ἢ μεταξὺ τούτων καὶ τῶν ὑπαλλήλων ἀμφισβητήσεις λύονται προσωρινῶς, ἐν τοῖς σταθμοῖς μὲν ὑπὸ τοῦ σταθμάρχου ὑπηρεσίας, καθ' ὁδὸν δὲ ὑπὸ τοῦ προϊσταμένου ἀμαξοστοιχίας.

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ

Εὐθύνη — Ἀγωγαὶ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ι.

Εὐθύνη.

Ἄρθρον 28.

Διαδοχικὴ εὐθύνη διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν, ἀποσκευῶν χειρὸς καὶ ζώων.

1. Ἡ εὐθύνη τοῦ σιδηροδρόμου διὰ θάνατον, τραυματισμὸν ἢ οἱανδήποτε ἄλλην βλάβην τῆς σωματικῆς ἀκεραιότητος τοῦ ἐπιβάτου ὡς καὶ διὰ ζημίας προκληθείσας συνεπείᾳ καθυστερήσεως ἢ καταργήσεως ἀμαξοστοιχίας ἢ ἐλλείψεως ἀνταποκρίσεως ὑπόκειται εἰς τοὺς Νόμους καὶ Κανονισμοὺς τοῦ Κράτους, ἐπὶ τοῦ ὁποίου προέκυψεν τὸ συμβὰν τοῦτο. Τὰ ἑπόμενα ἄρθρα 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 ἄρθρου 13 παρ. 5, ἀπόκειται εἰς τὸν ἐπιβάτην, ὁ σιδηρόδρομος εὐθύνεται μόνον διὰ τὰς ἐξ ἰδίου πταίσματος προξενηθείσας ζημίας.

3. Ὡ πρὸς τὰ ἀνωτέρω μνημονευόμενα θέματα δὲν ὑφίσταται συλλογικὴ εὐθύνη.

Ἄρθρον 29.

Συλλογικὴ εὐθύνη τῶν σιδηροδρόμων διὰ τὰς ἀποσκευάς.

1. Ὁ σιδηρόδρομος 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. Ἕκαστος τῶν ἑπομένων κατὰ σειρὰν σιδηροδρόμων, διὰ μόνου τοῦ γεγονότος τῆς ὑπ' αὐτοῦ παραλαβῆς τῶν ἀποσκευῶν, ὑπεισέρχεται εἰς τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς καὶ ἀναλαμβάνει τὰς ἐντεῦθεν ἀπορρεούσας ὑποχρεώσεις, τηρουμένων τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 43 παρ. 2 σχετικῶς μὲ τὸν σιδηρόδρομον προορισμοῦ.

Ἄρθρον 30.

Ἔκτασις τῆς εὐθύνης.

1. Ὁ σιδηρόδρομος εὐθύνεται διὰ καθυστέρησιν ὡς πρὸς τὴν παράδοσιν, διὰ ζημίαν ἐξ ὁλικῆς ἢ μερικῆς ἀπωλείας τῶν ἀποσκευῶν ἢ καὶ βλάβης αὐτῶν, αἱ ὁποῖαι ἐπέρχονται κατὰ τὸν ἀπὸ τῆς παραλαβῆς πρὸς μεταφορὰν μέχρι τῆς παραδόσεως χρόνον.

2. Ὁ σιδηρόδρομος ἀπαλλάσσεται τῆς εὐθύνης ταύτης ἂν ἡ καθυστέρησις παραδόσεως, ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη προῆλθεν ἐκ πταίσματος τοῦ ἐπιβάτου ἢ ἐξ ἐντολῆς αὐτοῦ, διὰ τὴν ὁποίαν δὲν συντρέχει ὑπαιτιότης τοῦ σιδηροδρόμου, ἐξ ἰδίου ἐλαττώματος τῶν ἀποσκευῶν ἢ ἐκ περιστατικῶν ἀναποφεύκτων διὰ τὸν σιδηρόδρομον καὶ τὰς συνεπείας τῶν ὁποίων δὲν ἠδύνατο οὗτος νὰ ἀποτρέψῃ.

3. Ὁ σιδηρόδρομος ἀπαλλάσσεται τῆς εὐθύνης ταύτης ἐφόσον ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη προέκυψαν, εἴτε ἐξ εἰδικῶν κινδύνων συναφῶν μὲ τὴν εἰδικὴν φύσιν τῶν ἀποσκευῶν, τὴν ἔλλειψιν 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, ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη προεκλήθησαν ἐξ οἱουδήποτε τῶν ἐν ἄρθρῳ 30, παρ. 2 προβλεπομένων περιστατικῶν βαρύνει τὸν σιδηρόδρομον.

2. Ἐφόσον ὁ σιδηρόδρομος ἀποδεικνύει ὅτι, κατὰ τὰ συντρέξαντα πραγματικὰ περιστατικά, ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ ἡ βλάβη ἠδύνατο νὰ προέλθῃ ἐξ ἑνὸς ἢ πολλῶν τῶν ἐν ἄρθρῳ 30 παρ. 3 προβλεπομένων εἰδικῶν κινδύνων, συντρέχει τεκμήριον περὶ τοῦ ὅτι αὕτη προῆλθε πράγματι ἐκεῖθεν. Ὁ δικαιοῦχος ὅμως ἔχει δικαίωμα ἀνταποδείξεως περὶ τοῦ ὅτι ἡ ζημία οὐδόλως προῆλθεν ἢ τοὐλάχιστον δὲν προῆλθεν ἀποκλειστικῶς ἐκ τοιούτου κινδύνου.

Ἄρθρον 32.

Τεκμήριον ἀπωλείας τῶν ἀποσκευῶν — Περίπτωσις ἀνευρέσεως ἀπωλεσθεισῶν ἀποσκευῶν.

1. Ὁ δικαιοῦχος δύναται ἄνευ περαιτέρω ἀποδείξεων νὰ θεωρήσῃ ἐλλεῖπον δέμα ὡς ἀπωλεσθέν, ἐφόσον τοῦτο δὲν παρεδόθη ἐντὸς δέκα τεσσάρων ἡμερῶν μετὰ τὴν ὑποβολήν, κατὰ τὸ ἄρθρον 23 παρ. 2, τῆς περὶ παραδόσεως τούτου αἰτήσεως.

2. Ἂν τὸ θεωρούμενον ὡς ἀπολεσθὲν δέμα ἀνευρεθῇ ἐν-

τὸς ἔτους ἀπὸ τῆς αἰτήσεως περὶ παραδόσεως, ὁ σιδηρόδρομος ὀφείλει νὰ εἰδοποιήσῃ σχετικῶς τὸν δικαιοῦχον, ἐφόσον ἡ κατοικία τούτου εἶναι γνωστὴ ἢ εἶναι δυνατὸν νὰ ἀνευρεθῇ αὕτη. Ἐντὸς προθεσμίας τριάκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς λήψεως τῆς εἰδοποιήσεως ταύτης, ὁ δικαιοῦχος δύναται νὰ ἀξιώσῃ ὅπως ἡ ἀποσκευὴ παραδοθῇ εἰς αὐτὸν εἰς οἱονδήποτε σταθμὸν τῆς διαδρομῆς ἔναντι 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, ἀφαιρουμένων ἐνδεχομένως τῶν τελῶν, τὰ ὁποῖα εἶχον περιληφθῇ εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἀποζημίωσιν καὶ ἐπιφυλασσομένου παντὸς δικαιώματος πρὸς ἀποζημίωσιν διὰ τὴν ἐν ἄρθρῳ 35 καὶ ἐνδεχομένως, ἐν ἄρθρῳ 36 προβλεπομένην καθυστέρησιν παραδόσεως.

Ἂν τὸ ἀνευρεθὲν δέμα δὲν ζητηθῇ ἐντὸς τῆς προβλεπομένης προθεσμίας τριάκοντα 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.

Ἄρθρον 33.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ ἀπωλείας τῶν ἀποσκευῶν.

Εἰς ἃς περιπτώσεις ὁ σιδηρόδρομος βαρύνεται, βάσει τῶν διατάξεων τῆς παρούσης Συμβάσεως, μὲ ἀποζημίωσιν δι' ὁλικὴν ἢ μερικὴν ἀπώλειαν ἀποσκευῶν, ἡ σχετικὴ ἀξίωσις δύναται νὰ περιλάβῃ:

α) Ἀποδεικνυομένου τοῦ ποσοῦ τῆς ζημίας: Ποσὸν ἴσον πρὸς τὸ ἀποδειχθέν, ἐν πάσῃ ὅμως περιπτώσει οὐχὶ ἀνώτερον 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, τὰ κόμιστρα, τὰ τελωνιακὰ δικαιώματα ἢ ἄλλα ποσὰ καταβληθέντα διὰ τὴν μεταφορὰν τῆς ἀπωλεσθείσης ἀποσκευῆς ἄνευ ἄλλης ἀποζημιώσεως.

Ἄρθρον 34.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ βλάβης ἀποσκευῶν.

Εἰς περίπτωσιν βλάβης ὁ σιδηρόδρομος ὀφείλει νὰ καταβάλῃ τὸ ποσὸν καθ' ὃ ἐμειώθη ἡ ἀξία τῶν ἀποσκευῶν ἄνευ 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' ὁλικὴν 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.

Ἄρθρον 35.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ καθυστερήσεων παραδόσεως τῶν ἀποσκευῶν.

1. Ἐπὶ καθυστερήσεως εἰς τὴν παράδοσιν, ἂν ὁ δικαιοῦχος δὲν ἀποδείξῃ ὅτι προέκυψεν ἐντεῦθεν ζημία, ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλῃ ἀποζημίωσιν ὁριζομένην εἰς εἴκοσιν ἑκατοστὰ τοῦ φράγκου ἀνὰ χιλιόγραμμον μικτοῦ βάρους τῶν ἐν καθυστερήσει παραδοθεισῶν ἀποσκευῶν καὶ ἀνὰ ἰδιαίτερον εἰκοσιτετράωρον ἀπὸ τῆς πρὸς παράδοσιν αἰτήσεως μὲ ἀνώτατον ὅριον δέκα τεσσάρων ἡμερῶν.

2. Ἂν ἀποδειχθῇ ὅτι προέκυψε ζημία ἐκ τῆς καθυστερήσεως, καταβάλλεται διὰ τὴν ζημίαν ταύτην ἀποζημίωσις οὐχὶ ἀνωτέρα τοῦ τετραπλασίου τῆς ἐν παρ. 1 ὁριζομένης κατ' ἀποκοπὴν ἀποζημιώσεως.

3. Αἱ ἐν ταῖς παραγράφοις 1 καὶ 2 προβλεπόμεναι ἀποζημιώσεις δὲν δύνανται νὰ καταβληθοῦν ὁμοῦ μετὰ τῶν ἀποζημιώσεων δι' ὁλικὴν ἀπώλειαν τῶν ἀποσκευῶν.

Ἐπὶ μερικῆς ἀπωλείας, αἱ ἀποζημιώσεις αὗται καταβάλλονται, συντρεχούσης περιπτώσεως, διὰ τὸ μὴ ἀπωλεσθὲν τμῆμα τῶν ἀποσκευῶν.

Ἐπὶ περιπτώσεως βλάβης καταβάλλονται αὗται, συντρεχούσης περιπτώσεως, ὁμοῦ μετὰ τῆς ἐν ἄρθρῳ 34 προβλεπομένης ἀποζημιώσεως.

Εἰς πᾶσαν περίπτωσιν, ἀθροιστικὴ καταβολὴ τῶν ἐν ταῖς παραγράφοις 1 καὶ 2 προβλεπομένων ἀποζημιώσεων μετὰ τῶν ἐν τοῖς ἄρθροις 33 καὶ 34 προβλεπομένων τοιούτων, δὲν δύναται νὰ καταλήξῃ εἰς πληρωμὴν συνολικῆς ἀποζημιώσεως ἀνωτέρας ἀπὸ τὴν καταβλητέαν δι' ὁλικὴν ἀπώλειαν τῶν ἀποσκευῶν.

4. Ἐπὶ περιπτώσεων καθυστερήσεως παραδόσεως αὐτοκινήτων, ρυμουλκουμένων ὀχημάτων, μοτοσυκλεττῶν μετὰ παραπλεύρου ὀχήματος, μεταφερομένων ὡς ἀποσκευῶν, ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται εἰς τὴν καταβολὴν ἀποζημιώσεως μόνον ἐφόσον ἀποδειχθῇ ὅτι προέκυψεν ἐντεῦθεν ζημία. Τὰ καταβληθέντα κόμιστρα ἀποτελοῦν τὸ ἀνώτατον ὅριον τῆς καταβλητέας ἀποζημιώσεως.

Ἄρθρον 36.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ περιπτώσεως καθ' ἣν ἐδηλώθη ἰδιαιτέρα ἀποζημίωσις.

Ἐφόσον ἐγένετο δήλωσις ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως, δύναται νὰ ζητηθῇ, πέραν τῶν ἐν τοῖς ἄρθροις 33, 34 καὶ 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.

Ἂν ἡ καθυστέρησις παραδόσεως, ἡ ὁλικὴ ἢ μερικὴ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη τῶν ἀποσκευῶν ὀφείλωνται εἰς δόλον ἢ εἰς βαρεῖαν ἀμέλειαν τοῦ σιδηροδρόμου, ὁ δικαιοῦχος πρέπει νὰ ἀποζημιωθῇ πλήρως διὰ τὴν ἀποδεικνυομένην ζημίαν. Εἰς τὴν περίπτωσιν ὅμως τῆς βαρείας ἀμελείας ἡ εὐθύνη περιορίζεται εἰς τὸ διπλάσιον τῶν ἐν τοῖς ἄρθροις 33, 34, 35 καὶ 36 προβλεπομένων ἀνωτάτων ἀποζημιώσεων.

Ἄρθρον 38

Τόκοι τῆς ἀποζημιώσεως — Ἐπιστροφὴ τῶν ἀποζημιώσεων.

1. Ὁ δικαιοῦχος δύναται νὰ ἀξιώσῃ τόκον 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 δελτίον ἀποσκευῶν, τρέχουν δὲ ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐν ἄρθρῳ 41 προβλεπομένης διοικητικῆς αἰτήσεως ἢ, ἂν δὲν ὑπεβλήθη τοιαύτη αἴτησις, ἀπὸ τῆς ἐγέρσεως τῆς ἀγωγῆς.

2. Ἀποζημίωσις, εἰσπραχθεῖσα ἄνευ νομίμου αἰτίας, εἶναι ἐπιστρεπτέα.

Ἄρθρον 39.

Εὐθύνη τοῦ σιδηροδρόμου διὰ τοὺς ὑπαλλήλους του.

Ὁ σιδηρόδρομος εὐθύνεται διὰ τοὺς ὑπαλλήλους τῆς ὑπηρεσίας του καὶ διὰ ἄλλα πρόσωπα, τὰ ὁποῖα χρησιμοποιεῖ οὗτος πρὸς ἐκτέλεσιν ἀναληφθείσης ὑπ' αὐτοῦ μεταφορᾶς.

Εἰς ἃς ὅμως περιπτώσεις, αἰτήσει τοῦ ἐνδιαφερομένου, οἱ ὑπάλληλοι τοῦ σιδηροδρόμου προσφέρουν ὑπηρεσίας, αἱ ὁποῖαι δὲν ἀπόκεινται εἰς τὸν σιδηρόδρομον, θεωροῦνται οὗτοι ὡς ἐνεργοῦντες διὰ λογαριασμὸν τῶν ἐπιβατῶν, πρὸς τοὺς ὁποίους παρέχουν τὰς ὑπηρεσίας ταύτας.

Ἄρθρον 40.

Ἀγωγαὶ ἐξωσυμβατικαί.

Εἰς τὰς ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 30 παρ. 1 προβλεπομένας περιπτώσεις εὐθύνης τοῦ σιδηροδρόμου, ἡ κατ' αὐτοῦ ἀγωγή, ἔστω καὶ θεμελιουμένη ἐπὶ ἑτέρας νομικῆς βάσεως, ὑπόκειται εἰς τοὺς διὰ τῆς παρούσης συμβάσεως καθωρισμένους ὅρους καὶ περιορισμούς.

Τὸ αὐτὸ ἰσχύει καὶ διὰ πᾶσαν ἀγωγὴν ἐγειρομένην κατὰ προσώπων δι' ἃ, δυνάμει τοῦ ἄρθρου 39, εὐθύνεται ὁ σιδηρόδρομος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙ

Διοικητικαὶ αἰτήσεις — Ἀγωγαὶ — Διαδικασία καὶ παραγραφή.

Ἄρθρον 41.

Διοικητικαὶ αἰτήσεις.

1. Αἱ συναφεῖς μὲ τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς διοικητικαὶ αἰτήσεις θὰ ἀπευθύνωνται πρὸς τὸν ἐν ἄρθρῳ 43 ὁριζόμενον σιδηρόδρομον.

2. Τὸ δικαίωμα ὑποβολῆς αἰτήσεως ἀνήκει εἰς πρόσωπα δικαιούμενα, βάσει τοῦ ἄρθρου 42, νὰ ἐναγάγουν τὸν σιδηρόδρομον.

3. Εἰσιτήρια, δελτία ἀποσκευῶν καὶ ἄλλα ἔγγραφα, τὰ ὁποῖα ὁ δικαιοῦχος κρίνει σκόπιμον νὰ ἐπισυνάψῃ εἰς τὴν αἴτησίν του, πρέπει νὰ ὑποβάλλωνται, εἴτε ἐν πρωτοτύπῳ, εἴτε ἐν ἀντιγράφῳ, δεόντως κεκυρωμένῳ, ἐφόσον ἤθελε τοῦτο ζητηθῆ ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου.

Κατὰ τὸν διακανονισμὸν τῆς αἰτήσεως, δύναται ὁ σιδηρόδρομος νὰ ἀξιώσῃ τὴν ἐπιστροφὴν τῶν εἰσιτηρίων ἢ τῶν δελτίων ἀποσκευῶν.

Ἄρθρον 42.

Πρόσωπα δικαιούμενα νὰ ἐγείρουν ἀγωγὴν κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου.

Ἡ κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου ἀγωγὴ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς ἀνήκει εἰς μόνον τὸ πρόσωπον, τὸ ὁποῖον προσάγει τὸ εἰσιτήριον ἢ τὸ δελτίον ἀποσκευῶν, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, ἢ τὸ ὁποῖον, ἐν ἐλλείψει τῶν δικαιολογητικῶν τούτων, νομιμοποιεῖται καθ' οἱονδήποτε ἄλλον τρόπον.

Ἄρθρον 43.

Σιδηρόδρομοι κατὰ τῶν ὁποίων δύναται νὰ ἐγερθῇ ἡ ἀγωγή.

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 ὁποίου εἰσεπράχθη τὸ ποσὸν τοῦτο.

2. Αἱ λοιπαὶ ἀγωγαὶ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς δύνανται νὰ ἐγερθοῦν μόνον κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου ἀφετηρίας ἢ κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου προορισμοῦ ἢ κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου ἐπὶ τοῦ ὁποίου προέκυψε τὸ γενεσιουργὸν τῆς ἀγωγῆς γεγονός.

Ὁ σιδηρόδρομος προορισμοῦ δύναται οὐχ ἧττον νὰ ἐναχθῇ καὶ ἂν ἔτι δὲν παρέλαβεν οὔτε τὰς ἀποσκευάς, οὔτε τὸ φύλλον πορείας.

3. Ἂν ὁ ἐνάγων ἔχῃ δικαίωμα ἐπιλογῆς μεταξὺ πολλῶν σιδηροδρόμων, τὸ δικαίωμά του τοῦτο ἀποσβέννυται ἀφ' ἧς στιγμῆς οὗτος ἤσκησε τὴν ἀγωγήν του ἐναντίον ἑνὸς τῶν σιδηροδρόμων τούτων.

4. Ἡ ἐναγώγιμος ἀξίωσις δύναται νὰ στραφῇ καὶ κατ' ἄλλου σιδηροδρόμου, πλὴν τῶν ἐν ταῖς παραγράφοις 1 καὶ 1 ὁριζομένων, ἐφ' ὅσον αὐτὴ προτείνεται ἀνταγωγικῶς ἢ κατ' ἔνστασιν εἰς δίκην ἐπὶ κυρίας ἀγωγῆς στηριζομένης εἰς τὴν ἰδίαν σύμβασιν μεταφορᾶς.

Ἄρθρον 44.

Ἁρμοδιότης.

Ἀγωγαί, ἔχουσαι ἔρεισμα εἰς τὴν παροῦσαν σύμβασιν, δύνανται νὰ ἐγερθῶσι μόνον ἐνώπιον τοῦ ἁρμοδίου δικαστοῦ τοῦ Κράτους εἰς ὃ ἀνήκει ὁ ἐναγόμενος σιδηρόδρομος, ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ὁρίζεται εἰς εἰδικὰς μεταξὺ τῶν Κρατῶν συμφωνίας ἢ τὰς πράξεις ἐκχωρήσεως ἐκμεταλλεύσεως.

Ἂν μία ἐπιχείρησις ἐκμεταλλεύεται αὐτόνομα δίκτυα εἰς διάφορα Κράτη, ἕκαστον τῶν δικτύων τούτων θεωρεῖται ὡς ἴδιος σιδηρόδρομος κατὰ τὴν ἔννοιαν τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ παρόντος ἄρθρου.

Ἄρθρον 45.

Διαπίστωσις μερικῆς ἀπωλείας ἢ βλάβης ἀποσκευῶν.

1. Εἰς περίπτωσιν μερικῆς ἀπωλείας ἢ βλάβης, τῶν ὁποίων ἡ ὕπαρξις ἀποκαλύπτεται ἢ τεκμαίρεται ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ σιδηροδρόμου ἢ προτείνεται ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ δικαιούχου, ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ συντάξῃ ἀμέσως, εἰ δυνατὸν δὲ ἐπὶ παρουσίᾳ τοῦ ἐν λόγῳ δικαιούχου, πρωτόκολλον περιλαμβάνον, ἀναλόγως μὲ τὸ εἶδος τῆς ζημίας, τὰς γενομένας διαπιστώσεις σχετικῶς μὲ τὴν κατάστασιν τῶν ἀποσκευῶν, τὸ βάρος αὐτῶν καί, εἰ δυνατόν, τὴν ἔκτασιν τῆς ζημίας, τὴν προκαλέσασαν ταύτην ζημίαν καὶ τὸν χρόνον καθ' ὃν αὕτη προέκυψε.

Ἀντίγραφον τοῦ πρωτοκόλλου τούτου δίδεται εἰς τὸν δικαιοῦχον, ἐπὶ τῇ αἰτήσει του, δωρεάν.

2. Ἂν ὁ δικαιοῦχος δὲν ἀναγνωρίζῃ 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 δικαιοῦχος ὑποχρεοῦται, πρὸς διευκόλυνσιν τῶν ἐρευνῶν τοῦ σιδηροδρόμου, νὰ παράσχῃ εἰς τοῦτον ἀκριβεστέραν κατὰ τὸ δυνατὸν περιγραφὴν τῶν ἀπωλεσθέντων δεμάτων.

Ἄρθρον 46.

Ἀπόσβεσις τῆς κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου 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 ἀποσβέννυται ἐν τούτοις ἡ ἀγωγὴ ἐπὶ τῶν κάτωθι περιπτώσεων:

α) Ἂν ὁ δικαιοῦχος ἀποδεικνύῃ ὅτι ἡ ζημία ὀφείλεται εἰς δόλον ἢ εἰς βαρεῖαν ἀμέλειαν τοῦ σιδηροδρόμου.

β) Ἂν ὑπεβλήθη διοικητικὴ αἴτησις διὰ καθυστέρησιν παραδόσεως πρὸς ἕνα ἐκ τῶν ἐν ἄρθρῳ 43 παρ. 2 ὁριζομένων ἐντὸς προθεσμίας οὐχὶ ἀνωτέρας τῶν εἴκοσι καὶ μιᾶς ἡμερῶν, μὴ συμπεριλαμβανομένης τῆς ἡμέρας καθ' ἣν παρελήφθησαν αἱ ἀποσκευαὶ ὑπὸ τοῦ δικαιούχου.

γ) Ἂν ὑπεβλήθη διοικητικὴ αἴτησις διὰ μερικὴν ἀπώλειαν ἢ βλάβην, ὑπὸ τὰς ἑξῆς προϋποθέσεις:

1ον ὅτι ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη διεπιστώθησαν πρὸ τῆς ὑπὸ τοῦ δικαιούχου παραλαβῆς τῶν ἀποσκευῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 45.

2ον ὅτι ἡ διαπίστωσις, ἡ ὁποία ἔδει νὰ γίνῃ κατὰ τὸ ἄρθρον 45, παρελείφθη ἐκ πταίσματος τοῦ σιδηροδρόμου καὶ μόνον.

δ) Ἂν ὑπεβλήθη διοικητικὴ αἴτησις διὰ μὴ ἐμφανεῖς βλάβας, τῶν ὁποίων ἡ ὕπαρξις διεπιστώθη μετὰ τὴν παραλαβὴν τῶν ἀποσκευῶν ὑπὸ τοῦ δικαιούχου, συντρεχουσῶν καὶ τῶν ἑξῆς δύο προϋποθέσεων:

1ον ὅτι ἀμέσως μετὰ τὴν ἀποκάλυψιν τῆς ζημίας, τὸ βραδύτερον δὲ ἐντὸς τριῶν ἡμερῶν ἀπὸ τῆς παραλαβῆς τῶν ἀποσκευῶν, ὑπεβλήθη ὑπὸ τοῦ δικαιούχου αἴτησις διαπιστώσεως κατὰ τὸ ἄρθρον 45.

Ἂν ἡ προθεσμία αὕτη συμπίπτῃ νὰ λήγῃ Κυριακὴν ἢ ἄλλην νόμῳ ἐξαιρετέαν ἡμέραν, ἡ λῆξις ταύτης παρατείνεται μέχρι τῆς ἐπομένης ἐγρασίμου ἡμέρας.

2ον ὅτι ὁ δικαιοῦχος ἀποδεικνύει ὅτι ἡ ζημία προέκυψε μεταξὺ τῆς παραλαβῆς πρὸς μεταφορὰν καὶ τῆς παραδόσεως.

Ἄρθρον 47.

Παραγραφὴ ἀγωγῆς ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

1. Ἀγωγὴ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς παραγράφεται μετὰ παρέλευσιν ἔτους.

Ἡ παραγραφὴ εἶναι, ἐν τούτοις, τριετὴς διὰ τὰς κάτωθι ἀγωγάς:

α) Δι' ἀγωγὴν στηριζομένην εἰς ζημίαν προκύψασαν ἐκ δόλου.

β) Δι' ἀγωγὴν στηριζομένην ἐπὶ περιπτώσεως ἀπάτης.

2 Ἡ παραγραφὴ ἄρχεται:

α) Διὰ τὰς ἀγωγὰς περὶ ἀποζημιώσεως λόγῳ καθυστερήσεως παραδόσεως, μερικῆς ἀπωλείας ἢ βλάβης: ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς παραδόσεως.

β) Διὰ τὰς ἀγωγὰς ἀποζημιώσεως λόγῳ ὁλικῆς ἀπωλείας: ἀπὸ τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ἔδει νὰ γίνῃ παράδοσις.

γ) Διὰ τὰς ἀγωγὰς περὶ πληρωμῆς ἢ ἐπιστροφῆς κομίστρων, προσθέτων τελῶν ἢ προστίμων ἢ διὰ τὰς ἀγωγὰς περὶ διορθώσεως ἐπὶ ἐσφαλμένης τιμολογήσεως ἢ ὑπολογιστικοῦ λάθους: ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς πληρωμῆς ἤ, ἂν δὲν ἐγένετο πληρωμή, ἀπὸ τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ἔδει νὰ γίνῃ ἡ πληρωμή.

δ) Διὰ τὰς ἀγωγὰς περὶ πληρωμῆς συμπληρώματος τέλους, τὸ ὁποῖον ἀξιοῖ ἡ Τελωνειακὴ Ἀρχή: ἀπὸ τῆς ἡμέρας καθ' ἣν τοῦτο ἐζητήθη ὑπὸ τῆς Τελωνειακῆς Ἀρχῆς.

ε) Διὰ τὰς λοιπὰς ἀγωγὰς συναφῶς μὲ μεταφορὰν ἐπιβατῶν: ἀπὸ τῆς ἡμέρας λήξεως τῆς προθεσμίας ἰσχύος τοῦ εἰσιτηρίου.

Ἡ ὁριζομένη ὡς ἔναρξις τῆς παραγραφῆς ἡμέρα οὐδέποτε συνυπολογίζεται εἰς τὴν προθεσμίαν παραγραφῆς.

3. Ἐφόσον ὑπεβλήθη διοικητικὴ αἴτησις πρὸς τὸν σιδηρόδρομον 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 ἔγγραφα. Ἂν ἡ αἴτησις ἐγένετο μερικῶς δεκτή, ἡ παραγραφὴ ἀρχίζει καὶ πάλιν νὰ τρέχῃ διὰ τὸ ὑπὸ ἀμφισβήτησιν ἀπομένον τμῆμα τῆς αἰτήσεως. Ἡ ἀπόδειξις τοῦ γεγονότος τῆς λήψεως τῆς αἰτήσεως ἢ τῆς ἀπαντήσεως καὶ τῆς ἐπιστροφῆς τῶν προσηρτημένων ἐγγράφων βαρύνουν τὸν ἐπικαλούμενον τὰ γεγοντόα ταῦτα.

Μεταγενέστεραι αἰτήσεις ἐπὶ τοῦ ἰδίου ἀντικειμένου δὲν ἀναστέλλουν τὴν παραγραφήν.

4. Ἡ παραγραφεῖσα ἀξίωσις δὲν δύναται πλέον νὰ προταθῇ οὔτε ἀνταγωνιστικῶς, οὔτε κατ' ἔνστασιν.

5. Τηρουμένων τῶν ἀνωτέρω διατάξεων, ἡ ἀναστολὴ καὶ ἡ διακοπὴ τῆς παραγραφῆς ρυθμίζονται ὑπὸ τῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν τοῦ Κράτους ὅπου ἐγείρεται ἡ ἀγωγή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙΙ.

Διακανονισμὸς τῶν λογαριασμῶν Ἀναγωγαὶ τῶν σιδηροδρόμων κατ' ἀλλήλων.

Ἄρθρον 48.

Διακανονισμὸς τῶν μεταξὺ σιδηροδρόμων λογαριασμῶν.

Ἕκαστος σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλῃ εἰς τοὺς ἄλλους ἐνδιαφερομένους σιδηροδρόμους τὸ ἀνῆκον αὐτοῖς μέρος ἐπὶ τῶν κομίστρων τὰ ὁποῖα οὗτος εἰσέπραξεν ἢ ὤφειλε νὰ εἰσπράξῃ.

Ἄρθρον 49.

Ἀναγωγὴ ἐπὶ ἀποζημιώσεως δι' ἀπώλειαν ἢ βλάβην.

1. Ὁ καταβαλὼν ἀποζημίωσιν δι' ὁλικὴν ἢ μερικὴν ἀπώλειαν ἢ βλάβην ἀποσκευῶν σιδηρόδρομος, βάσει τῶν διατάξεων τῆς παρούσης συμβάσεως, δικαιοῦται νὰ ἀσκήσῃ ἀναγωγὴν κατὰ τῶν συμμετασχόντων εἰς τὴν μεταφορὰν σιδηροδρόμων συμφώνως πρὸς τὰς κάτωθι διατάξεις:

α) Ὁ προκαλέσας τὴν ζημίαν σιδηρόδρομος εἶναι μόνος ὑπεύθυνος δι' αὐτήν.

β) Ἂν ἡ ζημία προεκλήθη ὑπὸ πολλῶν σιδηροδρόμων, ἕκαστος τούτων εὐθύνεται διὰ τὴν ὑπ' αὐτοῦ προκληθεῖσαν ζημίαν. Ἂν ἡ διάκρισις ἀποδαίνῃ ἀδύνατος ἐν τῇ συγκεκριμένῃ περιπτώσει, ἡ πρὸς ἀποζημίωσιν ὑποχρέωσις καταμερίζεται μεταξὺ τούτων κατὰ τὰς ὑπὸ στοιχ. γ') κατωτέρω διαγραφομένας ἀρχάς.

γ) Ἂν ἀποδαίνῃ ἀδύνατον νὰ ἀποδειχθῇ ὅτι ἡ ζημία προεκλήθη ὑπὸ ἑνὸς ἢ πολλῶν σιδηροδρόμων, τὸ ποσὸν τῆς ὀφειλομένης ἀποζημιώσεως κατανέμεται μεταξὺ ὅλων τῶν εἰς τὴν μεταφορὰν συμμετασχόντων σιδηροδρόμων, πλὴν 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 ἑνὸς τῶν σιδηροδρόμων, τὸ βαρῦνον αὐτὸν καὶ μὴ καταβληθὲν ὑπ' αὐτοῦ μερίδιον κατανέμεται μεταξὺ ὅλων τῶν ἄλλων συμμετασχόντων εἰς τὴν μεταφορὰν σιδηροδρόμων ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὸν ἀριθμὸν χιλιομέτρων τῶν ἀποστάσεων, ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐγένετο ἡ τιμολόγησις.

Ἄρθρον 50.

Ἀναγωγὴ ἐπὶ ἀποζημιώσεως διὰ καθυστέρησιν παραδόσεως.

Οἱ ἐν τῷ ἄρθρῳ 49 διαγραφόμενοι κανόνες ἐφαρμόζονται καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ἀποζημιώσεως καταβληθείσης διὰ καθυστέρησιν παραδόσεως.

Ἂν ἡ καθυστέρησις προῆλθεν ἐξ ἀνωμαλιῶν αἱ ὁποῖαι διεπιστώθησαν ἐπὶ πολλῶν σιδηροδρόμων, ἡ ἀποζημίωσις κατανέμεται μεταξὺ τῶν σιδηροδρόμων τούτων ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὴν διάρκειαν τῆς καθυστερήσεως ἐπὶ τῶν οἰκείων δικτύων.

Ἄρθρον 51.

Διαδικασία ἀναγωγῆς.

1. Ὁ σιδηρόδρομος καθ' οὗ ἠσκήθη ἀναγωγὴ ἐκ τῶν ἐν τοῖς ἄρθροις 49 καὶ 50 προβλεπομένων, ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει δικαιοῦται νὰ ἀμφισβητήσῃ τὸ νόμιμον τῆς διενεργηθείσης πληρωμῆς ἀπὸ μέρους τοῦ ἀσκοῦντος τὴν ἀναγωγὴν σιδηροδρόμου ἐφόσον ἡ ἀποζημίωσις αὕτη ὡρίσθη ὑπὸ τῆς Δικαστικῆς Ἀρχῆς, μετὰ τὴν νομίμως γενομένην πρὸς αὐτὸν ἀνακοίνωσιν μετὰ προσεπικλήσεως διὰ τῆς ὁποίας καθίστατο αὐτῷ δυνατὸν νὰ παρέμβῃ ἐν τῇ δίκῃ. Ὁ ἐπιληφθεὶς τῆς κυρίας ἀγωγῆς δικαστὴς ὁρίζει, ἀναλόγως μὲ τὰς πραγματικὰς περιστάσεις, τὰς προθεσμίας διὰ τὴν κοινοποίησιν καὶ τὴν παρέμβασιν.

2. Ὁ προτιθέμενος νὰ ἀσκήσῃ τὴν ἀναγωγήν του σιδηρόδρομος ὀφείλει νὰ ὑποβάλῃ κοινὴν αἴτησιν ἐν μιᾷ καὶ τῇ αὐτῇ δίκῃ καθ' ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων σιδηροδρόμων, μετὰ τῶν ὁποίων δὲν προῆλθεν εἰς συμβιβασμόν, ἐπὶ ποινῇ ἀπωλείας τῆς ἀναγωγῆς του κατ' ἐκείνων τοὺς ὁποίους δὲν θὰ ἔχῃ ἐνδεχομένως κλητεύσει.

3. Τὸ δικαστήριον ὀφείλει νὰ ἀποφασίσῃ διὰ μιᾶς καὶ τῆς αὐτῆς ἀποφάσεως ἐφ' ὅλων τῶν εἰσαχθεισῶν παρ' αὐτῷ ἀναγωγῶν.

4. Οἱ σιδηρόδρομοι, κατὰ τῶν ὁποίων ἠσκήθη ἀναγωγή, δὲν δύναται νὰ ἀσκήσουν μεταγενεστέρως ἄλλην ἀναγωγήν.

5. Δὲν ἐπιτρέπεται νὰ εἰσαχθοῦν ἀναγωγαὶ περὶ διασφαλίσεως τοῦ ἀντικειμένου αὐτῶν εἰς δίκην ἐπὶ κυρίας ἀγωγῆς περὶ ἀποζημιώσεως.

Ἄρθρον 52.

Ἁρμοδιότης διὰ τὰς ἀναγωγάς.

1. Τὸ δικαστήριον τῆς ἕδρας τοῦ σιδηροδρόμου, κατὰ τοῦ ὁποίου ἀσκεῖται ἀναγωγή, εἶναι ἀποκλειστικῶς ἁρμόδιον δι' ὅλας τὰς ἀναγωγάς.

2. Ὅταν ἡ ἀναγωγὴ πρέπει νὰ ἀσκηθῇ κατὰ πολλῶν σιδηροδρόμων, ὁ ἐνάγων ἔχει δικαίωμα ἐκλογῆς, μεταξὺ τῶν κατὰ τὴν παρ. 1 ἁρμοδίων δικαστηρίων, ἐκείνου εἰς ὃ θὰ εἰσαγάγῃ τὴν ἀγωγήν του.

Ἄρθρον 53.

Συμφωνίαι σχετικῶς μὲ τὰς ἀναγωγάς.

Οἱ σιδηρόδρομοι δύνανται διὰ συμφωνιῶν νὰ καθιερώσουν παρεκκλίσεις ἀπὸ τῶν ἐν τῷ Κεφαλαίῳ ΙΙΙ καθοριζομένων κανόνων διὰ τὰς ἀμοιβαίας ἀναγωγάς.

ΜΕΡΟΣ ΙΥ.

Διάφοροι Διατάξεις.

Ἄρθρον 54.

Ἐφαρμογὴ τοῦ ἐσωτερικοῦ δικαίου.

Ἐν ἐλλείψει σχετικῶν διατάξεων ἐν τῇ παρούσῃ συμβάσει, ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις τῶν ἐσωτερικῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν ἐν ἑκάστῳ Κράτει σχετικῶς μὲ τὴν μεταφοράν.

Ἄρθρον 55.

Γενικοὶ κανόνες διαδικασίας.

Δι' ὅλας τὰς διαφοράς, εἰς τὰς ὁποίας παρέχουν ἀφορμὴν

αἱ εἰς τὴν παροῦσαν **Σύμβασιν ὑπαγόμεναι** μεταφοραί, ἡ ἀκολουθητέα διαδικασία **εἶναι ἡ τοῦ ἁρμοδίου δικαστηρίου**, τηρουμένων ὁπωσδήποτε **τῶν ἐν τῇ Συμβάσει** περιλαμβανομένων ἀντιθέτων διατάξεων.

Ἄρθρον 56.

Ἐκτέλεσις **τῶν ἀποφάσεων — Κατασχέσεις καὶ ἐγγυήσεις.**

1. Ὅταν αἱ **ἐκδοθεῖσαι ὑπὸ τοῦ ἁρμοδίου**, 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' ἑκάστου **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 ἀποζημίωσιν, πέραν **τῆς δικαστικῆς** δαπάνης **εἰς** βάρος τοῦ ἐνάγοντος **κατ' ἀκολουθίαν τῆς ἀπορρίψεως τῆς** ἀγωγῆς του.

2. Αἱ **ἐκ διεθνοῦς μεταφορᾶς γεννώμεναι** ἀπαιτήσεις ὑπὲρ ὡρισμένου σιδηροδρόμου **ἔναντι** ἄλλου 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 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 ἰδιοκτήτης** τούτων σιδηρόδρομος, βάσει καὶ μόνον ἀποφάσεως ἐκδιδομένης ὑπὸ τῆς δικαστικῆς Ἀρχῆς τοῦ τελευταίου τούτου Κράτους.

Ἰδιωτικὰ φορτηγὰ ὡς καὶ τὰ πάσης φύσεως ἀντικείμενα διὰ τὴν μεταφορὰν χρησιμοποιούμενα καὶ περιλαμβανόμενα ἐντὸς τῶν ὀχημάτων τούτων ἀνήκοντα δὲ εἰς τὸν ἰδιοκτήτην τῶν φορτηγῶν ὀχημάτων, δὲν δύνανται νὰ καταστοῦν ἀντικείμενον καταστάσεως ἐκτὸς τῆς ἐδαφικῆς περιοχῆς τοῦ Κράτους ὅπου ἡ **κατοικία τοῦ ἰδιοκτήτου**, πλὴν τῆς περιπτώσεως **καθ'** ἣν **ὑφίσταται πρὸς τοῦτο** ἀπόφασις τῆς δικαστικῆς ἀρχῆς **τοῦ ἐν** λόγῳ **Κράτους.**

4. Ἐπὶ **ἀγωγῶν ἐκ συμβάσεων διεθνοῦς** μεταφορᾶς δὲν δύναται νὰ ζητηθῇ ἡ παροχὴ ἐγγυήσεως πρὸς ἐξασφάλισιν **τῆς πληρωμῆς τῶν δικαστικῶν δαπανῶν.**

Ἄρθρον 57.

Νομισματικὴ **μονὰς — Τιμὴ** μετατροπῆς **καὶ** ἀποδοχῆς ξένων νομισμάτων.

1. Τὰ εἰς **φράγκα ἐνδεικνυόμενα** 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 ἐκτελεῖ τὴν μετατροπὴν ποσῶν ἐκφραζομένων εἰς ξένας νομισματικὰς μονάδας καταβαλλομένων δὲ εἰς ἐγχώριον νόμισμα (τιμαὶ μετατροπῆς).

3. Ἐπίσης ὁ σιδηρόδρομος, ὁ ὁποῖος δέχεται εἰς πληρωμὴν ξένα νομίσματα, ὑποχρεοῦται νὰ δημοσιεύῃ τὰς τιμὰς εἰς ἃς δέχεται τὰ νομίσματα ταῦτα (τιμαὶ ἀποδοχῆς).

Ἄρθρον 58.

Κεντρικὸν Γραφεῖον **τῶν Διεθνῶν** σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν.

1. Πρὸς **διευκόλυνσιν καὶ ἐξασφάλισιν** τῆς ἐκτελέσεως τῆς παρούσης **Συμβάσεως ἱδρύεται** Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν Διεθνῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν ἔχον ἀποστολήν:

α) **Νὰ δέχηται τὰς ἀνακοινώσεις** ἑκάστου τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν **καὶ** ἑκάστου 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 οἰκονομικὰς σχέσεις μεταξὺ τῶν διαφόρων σιδηροδρόμων καὶ τὴν εἴσπραξιν ἐκκρεμῶν ἀπαιτήσεων καὶ νὰ ἐξασφαλίζῃ ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ταύτης τὴν σταθερότητα τῶν ἀμοιβαίων σχέσεων μεταξὺ τῶν σιδηροδρόμων.

δ) Νὰ ἐπιδιώκῃ συμβιβασμόν, ἐπὶ τῇ αἰτήσει συμβεβλημένου Κράτους ἢ μεταφορικῆς ἐπιχειρήσεως, τῆς ὁποίας αἱ γραμμαὶ εἶναι ἐγγεγραμμέναι εἰς τὸν ἐν ἄρθρῳ 59 προβλεπόμενον πίνακα, εἴτε διὰ προσφορᾶς τῶν ὑπηρεσιῶν ἢ τῆς μεσολαβήσεώς του, εἴτε καθ' οἱονδήποτε ἄλλον τρόπον, πρὸς διακανονισμὸν διαφορῶν μεταξὺ τῶν ρηθέντων Κρατῶν ἢ ἐπιχειρήσεων συναφῶς μὲ τὴν ἑρμηνείαν ἢ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως.

ε) Νὰ ἐκδίδῃ, κατ' αἴτησιν τῶν ἀντιδικούντων μερῶν— Κρατῶν, μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων ἢ πελατῶν—γνωματεύσεις ἐπὶ διαφορῶν συναφῶς μὲ τὴν ἑρμηνείαν ἢ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως.

στ) Νὰ συμπράττῃ εἰς τὸν διαιτητικὸν διακανονισμὸν διαφορῶν συναφῶς μὲ τὴν ἑρμηνείαν ἢ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως.

ζ) Νὰ εἰσηγεῖται τὰς αἰτήσεις τροποποιήσεων τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ νὰ προτείνῃ, συντρεχούσης περιπτώσεως, τὴν σύγκλησιν τῶν ἐν ἄρθρῳ 68 προβλεπομένων διασκέψεων.

1. Εἰδικὸς Κανονισμός, ἀποτελῶν τὸ Παράρτημα ΙΙ τῆς παρούσης Συμβάσεως, καθορίζει τὴν ἕδραν, 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 λόγῳ Γραφείου καὶ τῆς ἐπ' αὐτοῦ ἐποπτείας.

Ἄρθρον 59.

Πίναξ τῶν ὑπαγομένων εἰς τὴν Σύμβασιν γραμμῶν.

1. Τὸ ἐν ἄρθρῳ 58 προβλεπόμενον Κεντρικὸν Γραφεῖον ὑποχρεοῦται νὰ συντάσσῃ καὶ νὰ τηρῇ ἐν ἐνημερότητι τὸν πίνακα τῶν εἰς τὴν παροῦσαν 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 σιδηροδρόμου ἢ ἄλλης μεταφορικῆς ἐπιχειρήσεως ἐκ τῶν ἐν ἄρθρῳ 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' αἴτησιν τοῦ ὁποίου 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. Μόνη ἡ λῆψις τῆς ἐκ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου προερχομένης εἰδοποιήσεως παρέχει ἀμέσως εἰς ἕκαστον σιδηρόδρομον τὸ δικαίωμα νὰ παύσῃ μετὰ τῆς διαγραφείσης γραμμῆς πᾶσαν σχέσιν διεθνοῦς μεταφορᾶς, πλὴν τῶν ἀναφερομένων εἰς τὰς ὑπὸ ἐκτέλεσιν μεταφοράς, τῶν ὁποίων πρέπει νὰ ὁλοκληρωθῇ ἡ ἐκτέλεσις.

Ἄρθρον 60.

Συμπληρωματικαὶ διατάξεις.

Συμπληρωματικαὶ διατάξεις, τὰς ὁποίας ὡρισμένα ἐκ τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἢ ὡρισμένοι ἐκ τῶν συμμετεχόντων σιδηροδρόμων ἐκδίδουν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς Συμβάσεως, κοινοποιοῦνται παρ' αὐτῶν εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον.

Αἱ συμπληρωματικαὶ αὗται διατάξεις δύνανται νὰ τεθοῦν ἐν ἰσχύϊ ἐπὶ τῶν προσχωρησάντων εἰς ταύτας σιδηροδρόμων κατὰ τοὺς ἐν ἑκάστῳ Κράτει προβλεπομένους ὑπὸ τῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν τύπους, δὲν δύνανται ὅμως αὗται νὰ ἐπιφέρουν μεταβολὴν εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν.

Ἡ ἔναρξις ἰσχύος αὐτῶν ἀνακοινοῦται εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον.

Ἄρθρον 61.

Διαιτητικὸς διακανονισμὸς διαφορῶν.

1. Ἐφόσον δὲν ἐπιτυγχάνεται διακανονισμὸς μεταξὺ αὐτῶν τούτων τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν, ἀμφισβητήσεις ὡς πρὸς τὴν ἑρμηνείαν ἢ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως, ἐχούσης ἰσχὺν ἐσωτερικοῦ Νόμου ἢ Συμβατικοῦ Δικαίου, καὶ τῶν ὑφ' ὡρισμένων συμβεβλημένων Κρατῶν ἐκδοθεισῶν συμπληρωματικῶν διατάξεων δύνανται, κατ' αἴτησιν τῶν μερῶν, νὰ ὑπαχθοῦν εἰς διαιτητικὰ δικαστήρια, τῶν ὁποίων ἡ σύνθεσις καὶ ἡ διαδικασία ἀποτελοῦν ἀντικείμενον τοῦ Παραρτήματος IV τῆς παρούσης Συμβάσεως.

2. Ἐπὶ ἀμφισβητήσεων ὅμως μεταξὺ Κρατῶν, οἱ διατάξεις τοῦ Παραρτήματος IV δὲν δεσμεύουν τὰ μέρη, τὰ ὁποῖα δύνανται νὰ καθορίσουν ἐλευθέρως τὴν σύνθεσιν τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου καὶ τὴν διαιτητικὴν διαδικασίαν.

3. Αἰτήσει τῶν μερῶν, δύνανται νὰ ὑπαχθοῦν 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. Ἡ ἔναρξις τῆς διαιτητικῆς διαδικασίας ἔχει, ὡς πρὸς τὴν ἀναστολὴν καὶ τὴν διακοπὴν τῆς παραγραφῆς τῆς ἀμφισβητουμένης ἀξιώσεως, τὸ αὐτὸ ἀποτέλεσμα ὡς καὶ ἡ ἔγερσις ἀγωγῆς ἐνώπιον τῶν τακτικῶν διακστηρίων.

5. Αἱ ὑπὸ διαιτητικῶν δικαστηρίων ἐκδιδόμεναι ἀποφάσεις ἔναντι μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων ἢ πελατῶν εἶναι ἐκτελεσταὶ ἐφ' ἑκάστου τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν εὐθὺς ὡς πληρωθοῦν αἱ καθωρισμέναι διατυπώσεις ἐν τῷ Κράτει ὅπου πρέπει νὰ γίνῃ ἡ ἐκτέλεσις.

ΜΕΡΟΣ V

Ἐξαιρετικαὶ διατάξεις.

Ἄρθρον 62.

Εὐθύνη ἐν συνδεδυασμένῃ ὑπηρεσίᾳ σιδηροδρομικῆς —θαλασσίας μεταφορᾶς.

1. Ἐπὶ μεταφορῶν διὰ σιδηροδρομικῆς καὶ θαλασσίας ὁδοῦ, διενεργουμένων διὰ τῶν ἐν ἄρθρῳ 2, παρ. 1 ἀναφερομένων γραμμῶν, ἕκαστον Κράτος, δύναται, ἐπὶ τῇ ὑποβολῇ αἰτήσεως ἀπὸ μέρους του περὶ ἐγγραφῆς ἀντιστοίχου μνείας ἐν τῷ Πίνακι τῶν εἰς τὴν Σύμβασιν ὑπαγομένων γραμμῶν, νὰ συμπληρώσῃ τοὺς ἐν ἄρθρῳ30 προβλεπομένους ἀπαλλακτικοὺς 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 θαλάσσίας 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, ἀμέλειαι ἢ παραλείψεις τοῦ πλοιάργου, τοῦ πληρώματος, τοῦ πλοηγοῦ, ἢ τῶν ὑπὸ τοῦ μεταφορέως ἐντεταγμένων 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 ἔλλειψιν ἀπὸ μέρους του ἐλλόγου ἐπιμελείας ὅπως καταστήσῃ τὸ πλοῖον κατάλληλον πρὸς πλοῦν ἢ ὅπως ἐξασφαλίσῃ εἰς τοῦτο τὸν προσήκοντα ἐξοπλισμόν, 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 ὑποδοχήν, μεταφορὰν καὶ προφύλαξιν τῶν ἀποσκευῶν.

γ) Πυρκαϊά, ἐφόσον ὁ μεταφορεὺς ἀποδεικνύει ὅτι δὲν προεκλήθη αὕτη ἐξ ἰδίας αὐτοῦ ἐνεργείας ἢ πταίσματος ἢ ἐξ ἐνεργείας ἢ πταίσματος τοῦ πλοιάρχου, τοῦ πληρώματος, τοῦ πλοηγοῦ ἢ τῶν ὑπὸ τοῦ μεταφορέως εἰς ὑπηρεσίαν ἐντεταγμένων 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 ὑποχρεώσεώς του ὅπως καταβάλῃ ἔλλογον ἐπιμέλειαν ἵνα καταστήσῃ τὸ πλοῖον κατάλληλον πρὸς πλοῦν ἢ ὅπως ἐξασφαλίσῃ εἰς τοῦτο τὸν προσήκοντα ἐξοπλισμόν, 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 ὑποδοχήν, μεταφορὰν καὶ προφύλαξιν τῶν ἀποσκευῶν.

Ὁ μεταφορεὺς ἔστω καὶ ἐπικαλούμενος τοὺς ἀνωτέρω ἀπαλλακτικοὺς λόγους, παραμένει οὐχ' ἧττον 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 ἐντεταγμένων εἰς ὑπηρεσίαν προσώπων, διάφορον τοῦ ὑπὸ στοιχ. α) ἀνωτέρω προβλεπομένου πταίσματος.

2. Ὅταν μία καὶ ἡ αὐτὴ 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' αἴτησιν πολλῶν Κοατῶν, 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 ἀποσκευῶν δὲν θὰ θίγωνται ὑπὸ τῶν ἐν λόγῳ μέτρων.

Ἄρθρον 63.

Εὐθύνη ἐν περιπτώσει ἀτυχημάτων ἐκ πυρηνικῆς ἐνεργείας.

Ὁ σιδηρόδρομος ἀπαλλάσσεται τῶν εὐθυνῶν, δι' ὧν βαρύνεται δυνάμει τῆς παρούσης Συμβάσεως, ὅταν ἡ ζημία ὀφείλεται εἰς ἀτύχημα ἐκ πυρηνικῆς ἐνεργείας καὶ ὅταν, δυνάμει τῶν ἰσχυουσῶν εἴς τι τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν εἰδικῶν διατάξεων ρυθμιζουσῶν τὰ τῆς εὐθύνης εἰς τὸν τομέα τῆς πυρηνικῆς ἐνεργείας, ὁ ἐκμεταλλευόμενος ἐγκατάστασιν πυρηνικῆς ἐνεργείας ἢ ἄλλο ὑποκαθιστάμενον εἰς τὴν θέσιν αὐτοῦ πρόσωπον εἶναι ὑπεύθυνον διὰ τὴν ζημίαν ταύτην.

ΜΕΡΟΣ VI

Τελικαὶ διατάξεις.

Ἄρθρον 64.

Ὑπογραφή.

Ἡ παροῦσα Σύμβασις, ἀποτελοῦσα μετὰ τῶν Παραρτημάτων αὐτῆς ἐνιαῖον σύνολον, παραμένει ἀνοικτὴ μέχρι τῆς 1ης

Μαΐου 1961 πρὸς ὑπογραφὴν ἀπὸ μέρους τῶν Κρατῶν, τὰ ὁποῖα προσεκλήθησαν ἵνα ἀντιπροσωπευθῶσιν εἰς τὴν τακτικὴν ἀναθεωρητικὴν διάσκεψιν.

Ἄρθρον 65.

Ἐπικυρώσεις — Ἔναρξις ἰσχύος.

Ἡ παροῦσα Σύμβασις θὰ ὑποβληθῇ εἰς ἐπικύρωσιν. τὰ δὲ ὄργανα ἐπικυρώσεως θὰ κατατεθῶσι τὸ ταχύτερον δυνατὸν 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.

Ἄρθρον 66.

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 αἰτοῦντος Κράτους ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τῶν διεθνῶν μεταφορῶν.

2. Ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν, ἐντὸς ἓξ μηνῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐν λόγῳ γνωστοποιήσεως, ἀνακοινοῦται πρὸς τὴν Ἑλβετικὴν Κυβέρνησιν ἡ ἀντίθεσις δύο τοὐλάχιστον συμβεβλημένων Κρατῶν, ἡ αἴτησις γίνεται αὐτοδικαίως δεκτή, εἰδοποιοῦνται δὲ περὶ τούτου τὸ αἰτῆσαν καὶ ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη.

Ἐν ἐναντίᾳ περιπτώσει, ἡ Ἑλβετικὴ Κυβέρνησις γνωστοποιεῖ πρὸς ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη καὶ πρὸς τὸ αἰτῆσαν 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 ἄν, κατὰ τὴν λῆξιν τῆς προθεσμίας ταύτης, ἡ Σύμβασις δὲν ἔχῃ ἀκόμη τεθῇ ἐν ἰσχύϊ, ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Συμβάσεως.

Ἄρθρον 67.

Διάρκεια τῶν ἐκ τῶς Συμβάσεως ὑποχρεώσεων τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν.

1. Ἡ διάρκεια τῆς παρούσης Συμβάσεως εἶναι ἀπεριόριστος. 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 ἔναρξιν τῆς ἰσχύος αὐτῆς ἔτους. Πᾶν Κράτος, τὸ ὁποῖον θὰ ἐπεθύμει νὰ ἀποχωρήσῃ κατὰ τὴν λῆξιν τῆς περιόδου ταύτης, ὀφείλει νὰ γνωστοποιήσῃ τὴν πρόθεσίν του ταύτην πρὸ ἑνὸς τοὐλάχιστον ἔτους εἰς τὴν Ἑλβετικὴν Κυβέρνησιν, ἡ ὁποία θὰ πληροφορήσῃ σχετικῶς ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη.

Ἐφόσον δὲν ἐγένετο τοιαύτη γνωστοποίησις ἐντὸς τῆς ὁριζομένης 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 ἓν ἔτος τοὐλάχιστον 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, ἀκολούθως δὲ μέχρι τέλους ἑκάστης τῶν ἑπομένων περιόδων, ἐφόσον δὲν θὰ ἔχωσι καταγγείλει τὴν ὑποχρέωσίν των ἓν ἔτος τοὐλάχιστον πρὸ τῆς λήξεως μιᾶς ἐξ αὐτῶν.

Ἄρθρον 68.

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 ἑνὸς τρίτου τοὐλάχιστον 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 ἀντιπρόσωποι:

α) Διεθνῶν Κρατικῶν Ὀργανισμῶν ἁρμοδίων ἐπὶ θεμάτων μεταφορῶν.

β) Διεθνῶν μὴ Κρατικῶν Ὀργανισμῶν ἀσχολουμένων μὲ τὰς μεταφοράς.

Ἡ εἰς τὰς συζητήσεις συμμετοχὴ ἀντιπροσωπειῶν τῶν μὴ συμβεβλημένων Κρατῶν καὶ τῶν ἐν τῷ τετάρτῳ ἐδαφίῳ μνημονευομένων διεθνῶν ὀργανισμῶν θὰ ρυθμίζεται δι' ἑκάστην 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 προκαταρτικὴν ἐξέτασιν τῶν προτάσεων ἀναθεωρήσεως Αἱ διατάξεις τοῦ Παραρτήματος III ἐφαρμόζονται κατ' ἀναλογίαν ἐπὶ τῶν Ἐπιτροπῶν τούτων.

2. Ἡ ἔναρξις ἰσχύος τῆς νέας Συμβάσεως, εἰς τὴν ὁποίαν κατέληξεν 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 μεταξὺ τῶν ἀναθεωρητικῶν διασκέψεων διάστημα, τὰ ἄρθρα 5, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 27, 48, 49, 50, 53 καὶ τὰ Παρατήματα 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 μέσῳ τοῦ Κεντρικοῦ Κραφείου. Θεωρεῖται ὅτι ἐγένοντο αὗται δεκταὶ ἐκτὸς ἂν διετυπώθησαν, ἐντὸς τριῶν μηνῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς γνωστοποιήσεως, ἀντιρρήσεις κατ' αὐτῶν ἐκ μέρους πέντε τοὐλάχιστον Κυβερνήσεων. Ἰσχύουν δὲ αὗται ἀπὸ τῆς πρώτης τοῦ ἕκτου 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.

Ἄρθρον 69.

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 ἰσχὺν ἐπισήμων μεταφράσεων.

Ἐν περιπτώσει ἀσυμφωνίας τῶν κειμένων, ἰσχύει τὸ γαλλικὸν κείμενον.

Εἰς πίστωσιν τοῦ ὁποίου, οἱ κάτωθι πληρεξούσιοι, βάσει ἐξουσιοδοτήσεως κατὰ τὸν δέοντα τύπον, ὑπέγραψαν τὴν παροῦσαν Σύμβασιν.

Ἐγένετο ἐν Βέρνῃ τὴν εἰκοστὴν πέμπτην Φεβρουαρίου τοῦ χιλιοστοῦ ἐννεακοσιοστοῦ ἑξηκοστοῦ πρώτου ἔτους εἰς ἕν 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.KREMPLER
Διὰ τὸ Βέλγιον :
F. SEYNAEVE
Διὰ τὴν Βουλγαρίαν
S. DRAGOMIROV
Διὰ τὴν Δανίαν :
TH. JENSEN
Διὰ τὴν Ἱσπανίαν :
MARQUIS DE MIRAFLORES
Διὰ τὴν Φιλλανδίαν :
OSMO ORKOMIES
Διὰ τὴν Γαλλίαν :
E. DENNERY
Διὰ τὴν Ἑλλάδα :
A. HART – SOUTZOS
Διὰ τὴν Οὐγγαρίαν :
SKONDA ODON
Διὰ τὴν Ἰταλίαν :
LUIGI BRANCA
Διὰ τὸν Λίβανον :
RAIF ABILLAMA
Διὰ τὸ Λίχτενστάϊν :
A. HILBE
Διὰ τὸ Λουξεμβοῦργον :
A. GLEMANG
Διὰ τὴν Νορβηγίαν :
HENR. A. BROCH
Διὰ τὴν Ὁλλανδίαν :
H. E. SCHEFFER (Διὰ τὸ ἐν Εὐρώπῃ Βασίλειον).
Διὰ τὴν Πολωνίαν :
BATKOWSKI
Διὰ τὴν Πορτογαλίαν :
MARIO DIAS TRIGO
Διὰ τὴν Ρουμανίαν :
G. NISTORAN
Διὰ τὸ Ἡνωμένον Βασίλειον Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας :
J. S. ROOKE – A. H. KENT
Διὰ τὴν Σουηδίαν :
CLAS NORDSTROM
Διὰ τὴν Ἑλβετίαν :
SCHALLER
Διὰ τὴν Τσεχοσλοβακίαν :
JAN OBHLIDAL
Διὰ τὴν Τουρκίαν :
H. UGAN
Διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίαν :
V. NIKOLIC

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

(Ἄρθρον 21)

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΔΕΛΤΙΟΥ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ

Τὸ ὑπόδειγμα ἀπαρτίζεται ἐκ τριῶν φύλλων μὲ τὸ κάτωθι κείμενον. Αἱ διοικήσεις τῶν Σιδηροδρόμων ἀποφασίζουν ποῖα ἐκ τῶν φύλλων θὰ συμπληροῦνται διὰ παρεμβολῆς χημικοῦ χάρτου.

1ον Φύλλον

Ἀριθ. ..... Διεθνὴς μεταφορὰ ἀποσκευῶν ¢

.....

(Σιδηροδρομικὸν Δίκτυον)

Στέλεχος τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν

ἀπὸ ..... εἰς .....

μέσῳ .....

.....

Ἡμερομηνία 19	Ποσὸν εἰσιτηρίων	Ποσὸν δεμάτων ἀποσκευῶν	Βάρος πραγματικὸν χγρ.	Κόμιστρα ἀποσκευῶν
				Ὑπολογισμὸς κομίστρων ἀνὰ μονάδα 10 χγρ. ἄνευ ἀτελείας διὰ ..... χγρ. ..... μετὰ ἀτελείας διὰ ..... χγρ. .... *) .....

Ἀμαξοστοιχ. .....

ἀριθμητικῶς	ὁλογράφως	
		Δηλωθεῖσα ἰδιαιτέρα ἀποζημίωσις .....

Πρόσθετα τέλη .....

Ὁλικὸν τελῶν .....

*) Οἱ Σιδηρόδρομοι δύνανται νὰ συμπληρώνουν τὸν χῶρον τοῦτον ἀναλόγως πρὸς τὰς ἀνάγκας των.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

(Ἄρθρον 21)

2ον Φύλλον

Ἀριθ. ..... Διεθνὴς μεταφορὰ ἀποσκευῶν, ¢

.....

(Σιδηροδρομικὸν Δίκτυον)

Φύλλον πορείας

ἀπὸ ..... εἰς .....

μέσῳ .....

.....

Ἡμερομηνία 19	Ποσὸν εἰσιτηρίων	Ποσὸν δεμάτων ἀποσκευῶν	Βάρος πραγματικὸν χγρ.	Κόμιστρα ἀποσκευῶν
				Ὑπολογισμὸς κομίστρων ἀνὰ μονάδα 10 χγρ. ἄνευ ἀτελείας διὰ ..... χγρ. ..... μετὰ ἀτελείας διὰ ..... χγρ. .... *) .....

Ἀμαξοστοιχ. .....

ἀριθμητικῶς	ὁλογράφως	
		Δηλωθεῖσα ἰδιαιτέρα ἀποζημίωσις .....

Πρόσθετα τέλη .....

Ὁλικὸν τελῶν .....

*) Οἱ Σιδηρόδρομοι δύνανται νὰ συμπληρώνουν τὸν χῶρον τοῦτον ἀναλόγως πρὸς τὰς ἀνάγκας των.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

(Ἄρθρον 21)

3ον Φύλλον (ἐμπροσθία ὄψις)

Ἀριθ. ..... Διεθνὴς μεταφορὰ ἀποσκευῶν ¢

.....

(Σιδηροδρομικὸν Δίκτυον)

Δελτίον ἀποσκευῶν

ἀπὸ ..... εἰς .....

μέσῳ .....

Ἡμερομηνία 19	Ποσὸν εἰσιτηρίων	Ποσὸν δεμάτων ἀποσκευῶν	Βάρος πραγματικὸν χγρ.	Κόμιστρα ἀποσκευῶν
				Ὑπολογισμὸς κομίστρων ἀνὰ μονάδα 10 χγρ.
				ἄνευ ἀτελείας διὰ ..... χγρ. .....
				μετὰ ἀτελείας διὰ ..... χγρ. .....
Ἀμαξοστοιχ.				..... *) .....
	ἀριθμητικῶς		ὁλογράφως	
				Δηλωθεῖσα ἰδιαιτέρα ἀποζημίωσις .....
	Πρόσθετα τέλη			
	Ὁλικὸν τελῶν			

3ον Φύλλον (ὀπισθία ὄψις)

Ἡ παροῦσα μεταφορὰ ὑπάγεται εἰς τὸ καθεστὼς τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ μεταφορᾶς ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν διὰ σιδηροδρόμου (CIV) καὶ εἰς τοὺς ὅρους τῶν ἐφαρμοστέων τιμολογίων.

Ὁ ἐπιβάτης ὑποχρεοῦται νὰ παρίσταται εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῶν τελωνιακῶν καὶ ἄλλων διοικητικῶν διατυπώσεων, πλὴν τῶν ἐπιτρεπομένων ὑπὸ τῶν ἁρμοδίων Ἀρχῶν ἐξαιρέσεων.

Αἱ ἐν τῇ πρόσθεν σελίδι καθοριζόμεναι ἀποσκευαὶ εἶναι παραδοτέαι ἐπὶ τῇ καταθέσει τοῦ παρόντος δελτίου.

---

*) Οἱ Σιδηρόδρομοι δύνανται νὰ συμπληρώσουν τὸν χῶρον τοῦτον ἀναλόγως πρὸς τὰς ἀνάγκας των.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

(Ἄρθρον 58)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΔΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Ἄρθρον 1.

1. Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν διεθνῶν μεταφορῶν διὰ σιδηροδρόμων ἑδρεύει ἐν Βέρνῃ ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως.

Ὁ ἔλεγχος τῆς δράσεως αὐτοῦ, τόσον ἐπὶ διοικητικοῦ ὅσον καὶ ἐπὶ οἰκονομικοῦ πεδίου, ἀσκεῖται ἐν τῷ καθορισθέντι διὰ τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 58 τῆς Συμβάσεως πλαισίῳ καὶ ἀνατίθενται εἰς Διοικητικὴν Ἐπιτροπήν.

Πρὸς τοῦτο ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπή:

α) Ἐποπτεύει ἐπὶ τῆς καλῆς ἀπὸ μέρους τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου ἐφαρμογῆς τῶν Συμβάσεων καὶ τῶν διὰ τῶν ἀναθεωρητικῶν διασκέψεων καταρτιζομένων ἄλλων κειμένων καὶ προτείνει, συντρεχούσης περιπτώσεως, τὰ κατάλληλα πρὸς διευκόλυνσιν τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἐν λόγῳ Συμβάσεων καὶ κειμένων μέτρα.

β) Ἡ Ἑλβετικὴ Ὁμοσπονδία διαθέτει μίαν μόνιμον ἕδραν δυνατὸν νὰ ἐνδιαφέρουν τὴν δρᾶσιν τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου καὶ τὰ ὁποῖα ὑποβάλλονται πρὸς αὐτὴν ὑπὸ συμβεβλημένου Κράτους ἢ ὑπὸ τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Γραφείου.

2. α) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ συνέρχεται ἐν Βέρνῃ. Ἀπαρτίζεται αὕτη ἐξ ἐννέα μελῶν, ἐκλεγομένων μεταξὺ τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν.

β) Ἡ Ἑλβετικὴ Ὁμοσπονδία διαθέτει μίαν μόνιμον ἕδραν ἐν τῇ Ἐπιτροπῇ, τῆς ὁποίας ἀναλαμβάνει αὕτη τὴν προεδρείαν. Τὰ λοιπὰ Κράτη ὁρίζονται διὰ μίαν πενταετίαν.

Δι' ἑκάστην πενταετῆ περίοδον μία Διπλωματικὴ Διάσκεψις καθορίζει, προτάσει τῆς ἐν ἐνεργείᾳ Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς, τὴν σύνθεσιν τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς, λαμβάνουσα ὑπ' ὄψιν μίαν δικαίαν γεωγραφικὴν κατανομήν.

γ) Ἂν κενωθῇ θέσις Κράτους—μέλους, ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ ὁρίζει ἡ ἰδία ἕτερον συμβεβλημένον Κράτος πρὸς πλήρωσιν κενῆς θέσεως.

δ) Ἕκαστον Κράτος—μέλος ὁρίζει 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 τοὐλάχιστον τακτικὴν σύνοδον κατ' ἔτος. Ἐξ ἄλλου συνέρχεται αὕτη εἰς ἐκτάκτους συνόδους ὁσάκις ὑποβληθῇ αἰτησις πρὸς τοῦτο ὑπὸ τριῶν τοὐλάχιστον 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.

στ) Ἡ θέσις ἀντιπροσώπου Κράτους—μέλους εἶναι ἄμισθος, αἱ δὲ δαπάναι μετακινήσεως, ἃς συνεπάγεται αὕτη, βαρύνουν τὸ Κράτος τοῦτο.

3. α) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ καταρτίζει Κανονισμὸν διὰ τὴν ὀργάνωσιν, τὴν λειτουργίαν καὶ τὸν Ὀργανισμὸν 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 διευθυντήν, 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 γρωγραφικὴν κατανομήν.

γ) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ ἐγκρίνει τὸν ἐτήσιον προϋπολογισμὸν τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, ἔχουσα ὑπ' ὄψιν τὰς διατάξεις τοῦ ἑπομένου ἄρθρου 2 ὡς καὶ τὴν ἐτησίαν διαχειριστικὴν ἔκθεσιν.

Ἡ ἐπαλήθευσις τῶν λογαριασμῶν 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 λογαριασμοὺς τούτους μετὰ σχετικῆς ἐκθέσεως εἰς τὴν Διοικητικὴν Ἐπιτροπήν.

Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ κοινοποιεῖ εἰς τὰ συμβεβλημένα κράτη, ὁμοῦ μὲ τὴν διαχειριστικὴν ἔκθεσιν τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου καὶ τὸν πίνακα τῶν ἐτησίων λογαριασμῶν τοῦ Γραφείου τούτου, τὰς ἀποφάσεις καὶ συστάσεις τὰς ὁποίας τοῦτο ἐκλήθη νὰ διατυπώσῃ.

δ) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ ἀπευθύνει πρὸς ἑκάστην ἀναθεωρητικὴν διάσκεψιν, δύο τοὐλάχιστον μῆνας πρὸ τῆς ἐνάρξεως αὐτῆς, ἔκθεσιν 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 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 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 πεντήκοντα τοῖς ἑκατὸν τὸ πολὺ διὰ τὰς γραμμάς, τῶν ὁποίων ἡ ἐκμετάλλευσις ἀσκεῖται ὑπὸ εἰδικοὺς ὅρους. Τὸ ποσὸν τῆς ἐτησίας πιστώσεως ἀνὰ χιλιόμετρον ὁρίζεται δι' ἑκάστην χρῆσιν ὑπὸ τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς μετὰ γνώμην τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου. Εἰσπράττεται δὲ αὕτη πάντοτε ἐν τῷ συνόλῳ της. Ἂν 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 χρήσεως. Κράτος, τὸ ὁποῖον μέχρι τῆς 1 Ὀκτωβρίου δὲν θὰ ἔχῃ καταβάλει τὴν μερίδα του ἐπὶ τῶν δαπανῶν, καλεῖται διὰ δευτέραν φορὰν νὰ καταβάλῃ ταύτην. Ἂν ἡ ὑπόμνησις αὕτη παραμείνῃ ἄνευ ἀποτελέσματος, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἐπαναλαμβάνει ταύτην κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ ἑπομένου ἔτους κατὰ τὴν ἀποστολὴν τῆς διαχειριστικῆς ἐκθέσεώς του διὰ τὴν λήξασαν χρῆσιν. Ἂν, 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 τὸ βραδύτερον, ὅτι ἂν ἡ ἀναμενομένη πληρωμὴ δὲν πραγματοποιηθῇ πρὸ τοῦ τέλους τοῦ ἔτους ἡ ἀποχή του αὕτη θὰ ἑρμηνευθῇ ὡς σιωπηρὰ ἐκδήλωσις τῆς θελήσεώς του νὰ ἀποχωρήσῃ τῆς Συμβάσεως. Ἂν 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 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 δυνατὸν 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 δυνατὸν νὰ καλυφθῇ κατὰ τὸν ἀνωτέρω τρόπον, φέρεται ἐν εἰδικῷ λογαριασμῷ εἰς χρέωσιν τῶν λοιπῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἐν ἀναλογίᾳ 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 δεκαετοῦς περιόδου

τῆς ληγούσης μὲ τὴν ἀποχώρησιν τοῦ ἐν ἀταξίᾳ Κράτους, μετέσχε μετ' αὐτοῦ εἰς τὴν Σύμβασιν.

4. Τὸ Κράτος, τοῦ ὁποίου αἱ γραμμαὶ διεγράφησαν κατὰ τοὺς ἀνωτέρω ἐν παρ. 2 ἀναφερομένους ὅρους, 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 πληροφορίας, συγκεκριμένως δὲ τὰς ἀνακοινώσεις σχετικῶς μὲ τὸν πίνακα τῶν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν καὶ ἄλλων ἐπιχειρήσεων καὶ τὰ ἀποκλειόμενα τῆς μεταφορᾶς ἢ ὑπὸ ὡρισμένους ὅρους μεταφερόμενα ἐμπορεύματα ὡς καὶ μελέτας ἃς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον κρίνει σκόπιμον νὰ περιλάμῃ 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 ὁριζομένην ὑπὸ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

Ἄρθρον 4.

1. Αἱ καταστάσεις καὶ χρεώσεις διὰ διεθνεῖς μεταφοράς, αἱ ὁποῖαι παρέμειναν ἀπλήρωτοι, δύνανται νὰ ἀποσταλοῦν ὑπὸ τῆς δικαιούχου ἐπιχειρήσεως εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἵνα διευκολύνῃ τοῦτο τὴν εἴσπραξίν των. Πρὸς τοῦτο, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἀπευθύνει ὄχλησιν εἰς τὴν ὀφειλέτιδα μεταφορικὴν ἐπιχείρησιν πρὸς διακανονισμὸν τοῦ ὀφειλομένου ποσοῦ ἢ δικαιολόγησιν τῆς πρὸς πληρωμὴν ἀρνήσεώς της.

2. Ἂν τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον κρίνῃ ὅτι αἱ προταθεῖσαι δικαιολογίαι τῆς ἀρνήσεως εἶναι ἐπαρκῶς βάσιμοι, παραπέμπει τοὺς ἀντιδίκους εἰς προσφυγὴν ἐνώπιον τοῦ ἁρμοδίου δικαστηρίου ἢ ἐφόσον οἱ ἀντίδικοι ζητήσουν τοῦτο, ἐνώπιον τοῦ Διαιτητικοῦ δικαστηρίου, τοῦ προβλεπομένου ἐν ἄρθρῳ 61 τῆς Συμβάσεως (Παράρτημα IV).

3. Ἂν 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 καταβάλῃ εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον τὸ ὅλον ἢ μέρος τῆς χρεώσεως. Τὸ οὕτω καταβαλλόμενον ποσὸν πρέπει νὰ παραμείνῃ κατατεθειμένον μέχρις ἐκδόσεως ἀποφάσεως ἐπὶ τῆς οὐσίας τῆς διαφορᾶς ὑπὸ τοῦ ἁρμοδίου δικαστηρίου ἢ ὑπὸ τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου τοῦ προβλεπομένου ἐν ἄρθρῳ 61 τῆς συμβάσεως (Παράρτημα IV).

4. Ἂν ἡ μεταφορικὴ ἐπιχείρησις δὲν συμμορφωθῇ ἐντὸς δεκαπέντε ἡμερῶν πρὸς τὰς ἐπιταγὰς τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, ἀπευθύνεται πρὸς αὐτὴν νέα ὄχλησις περιλαμβάνουσα καὶ ὑπόδειξιν τῶν συνεπειῶν τῆς ἀρνήσεώς της.

5. Μετὰ δεκαήμερον ἀπὸ τῆς νέας ταύτης ὀχλήσεως, ἐφόσον αὕτη παρέμεινεν ἄκαρπος, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἀπευθύνει εἰς τὸ συμβεβλημένον Κράτος ἐκ τοῦ ὁποίου ἐξαρτᾶται ἡ μεταφορικὴ ἐπιχείρησις ἠτιολογημένην εἰδοποίησιν μετὰ πρόσκλησεως 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. Ἂν τὸ συμβεβλημένον Κράτος, ἐξ οὗ ἐξαρτᾶται ἡ ὀφειλέτις μεταφορικὴ ἐπιχείρησις, δηλώσῃ ὅτι, παρὰ τὴν μὴ πληρωμήν, δὲν νομίζει ὅτι ὀφείλει νὰ διαγράψῃ ἐκ τοῦ πίνακος τὴν ἐπιχείρησιν ταύτην ἢ ἂν ἀφήσῃ ἀναπάντητον ἐπὶ ἓξ 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 χρεώσεις.

Ἄρθρον 5.

Πρὸς κάλυψιν δαπανῶν προκυπτουσῶν ἐκ τῶν ἐν ἄρθρῳ 58 παρ. 1 στοιχ. δ) ἕως στ) τῆς Συμβάσεως προβλεπομένων ἐνεργειῶν, εἰσπράττεται εἰδικὴ ἀμοιβή. Τὸ ποσὸν τῆς ἀμοιβῆς ταύτης ὁρίζεται ὑπὸ τῆς Διοικ. Ἐπιτροπῆς ἐπὶ προτάσει τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

(Ἄρθρον 68 παρ. 3)

ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΩΣ

Ἄρθρον 1.

Αἱ Κυβερνήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἀνακοινοῦν τὰς προτάσεις των ἐπὶ θεμάτων τῆς ἁρμοδιότητος 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 ὁσάκις ὑπάρχει ἀνάγκη ἢ ἐπὶ τῇ αἰτήσει πέντε τοὐλάχιστον 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 ἐγγραφὴ ἐν τῇ ἡμερησίᾳ διατάξει.

Ἄρθρον 3.

Ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη δύνανται νὰ συμμετέχουν εἰς τὰς ἐργασίας τῆς Ἐπιτροπῆς.

Εἶναι δυνατὴ ἡ ἀντιπροσώπευσις Κράτους δι' ἑτέρου Κράτους. Ἓν ὅμως Κράτος δὲν δύναται νὰ ἀντιπροσωπεύσῃ περισσότερα τῶν δύο Κρατῶν.

Ἕκαστον 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 ἀντιπρόσωποι:

α) Μὴ συμβεβλημένων Κρατῶν.

β) Διεθνῶν Κρατικῶν Ὀργανισμῶν, ἁρμοδίων εἰς θέματα μεταφορῶν ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀμοιβαιότητος.

γ) Διεθνῶν μὴ Κρατικῶν Ὀργανισμῶν, 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 ὁρίζει δι' ἑκάστην σύνοδον ἕνα πρόεδρον καὶ ἕνα ἢ δύο ἀντιπροέδρους.

Ἄρθρον 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.

Ἄρθρον 9.

Ἡ ψηφοφορία γίνεται κατ' ἀντιπροσωπείαν καὶ, ἐφόσον ὑποβάλλεται πρὸς τοῦτο αἴτησις, δι' ὀνομαστικῆς κλήσεως. Ἑκάστη ἀντιπροσωπεία συμβεβλημένου Κράτους, ἀντιπροσω

πευομένου ἐν τῇ συνεδριάσει, δικαιοῦται μιᾶς μόνον ψήφου.

Ἡ πρότασις γίνεται δεκτὴ ἐφ' ὅσον:

α) Ἔλαβε μέρος εἰς τὴν ψηφοφορίαν τὸ ἥμισυ τοὐλάχιστον τῶν ἐν τῇ Ἐπιτροπῇ ἐκπροσωπουμένων ἀντιπροσωπειῶν.

β) Συνεκέντρωσε τὴν πλειοψηφίαν τῶν ψήφων, μὴ συμπεριλαμβανομένων τῶν ἀποχῶν.

Ἄρθρον 10.

Τὰ πρακτικὰ τῶν συνεδριάσεων θὰ περιλαμβάνουν περίληψιν τῶν συζητήσεων εἰς ἀμφοτέρας τὰς γλώσσας.

Αἱ προτάσεις καὶ αἱ ἀποφάσεις πρέπει νὰ καταχωρίζωνται εἰς τὰ πρακτικὰ κατὰ γράμμα εἰς ἀμφοτέρας τὰς γλώσσας. Ἐν ἀσυμφωνίᾳ μεταξὺ 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 ἀποστείλουν τὰς τυχὸν διορθώσεις εἰς τὴν Γραμματείαν ἐντὸς εὐλόγου προθεσμίας.

Ἄρθρον 11.

Πρὸς διευκόλυνσιν τῶν ἐργασιῶν, ἡ Ἐπιτροπὴ δύναται νὰ συστήσῃ ὑποεπιτροπάς. Δύναται ἀκόμη αὕτη νὰ συστήσῃ ὑποεπιτροπὰς ἐπιφορτιζομένας νὰ προετοιμάσουν διὰ μεταγενεστέραν σύνοδον ὡρισμένα θέματα.

Ἑκάστη ὑποεπιτροπὴ ὁρίζει ἕνα πρόεδρον, ἕνα ἀντιπρόεδρον καί, ἐφόσον ὑπάρχει ἀνάγκη, ἕνα εἰσηγητήν. Κατὰ τὰ λοιπὰ ἐφαρμόζονται εἰς τὰς ὑποεπιτροπὰς κατ' ἀναλογίαν αἱ διατάξεις τῶν ἄρθρων 1 ἕως 5 καὶ 8 ἕως 10.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

(Ἄρθρον 61)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ

Ἄρθρον 1.

Ἀριθμὸς Διαιτητῶν.

Τὰ διαιτητικὰ δικαστήρια, τὰ ὁποῖα συγκροτοῦνται ὅπως δικάσουν διαφοράς, ἐξαιρέσει ἐκείνων αἱ ὁποῖαι ἀναφύονται μεταξὺ Κρατῶν, συντίθενται ἐξ ἑνός, ἐκ τριῶν ἢ ἐκ πέντε διαιτητῶν κατὰ τοὺς ὅρους τοῦ οἰκείου συνυποσχετικοῦ.

Ἄρθρον 2.

Ἐκλογὴ τῶν Διαιτητῶν.

1. Ὁ πίναξ τῶν διαιτητῶν καταρτίζεται ἐκ τῶν προτέρω. Ἕκαστον τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν δύναται νὰ ὁρίσῃ δύο τὸ πολὺ ὑπηκόους του, κεκτημένους εἰδικὴν κατάρτισιν εἰς τὸ Διεθνὲς Δίκαιον τῶν μεταφορῶν, ἵνα ἐγγραφῶσιν εἰς τὸν ὑπὸ τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως καταρτιζόμενον καὶ ἑκάστοτε συμπληρούμενον πίνακα διαιτητῶν.

2. Ἂν τὸ συνυποσχετικὸν προβλέπῃ ἕνα μόνον διαιτητήν, οὗτος ἐκλέγεται διὰ κοινῆς συμφωνίας τῶν ἐν ἀντιδικίᾳ μερῶν.

Ἂν 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 ὁρίζουν διὰ κοινῆς συμφωνίας τὸν τρίτον ἢ τὸν πέμπτον, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, διαιτητήν, ὅστις καὶ προεδρεύει τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου.

Ἂν οἱ ἀντίδικοι διαφωνοῦν ὡς πρὸς τὴν ἐκλογὴν τοῦ μοναδικοῦ διαιτητοῦ ἢ ἂν οἱ ἐκλεγέντες ὑπὸ τῶν ἀντιδίκων διαιτηταὶ διαφωνοῦν ὡς πρὸς τὸν ὁρισμὸν τοῦ τρίτου ἢ τοῦ πέμπτου, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, διαιτητοῦ, τὸ διαιτητικὸν δικαστήριον συμπληροῦται διὰ διαιτητοῦ ὁριζομένου, ἐπὶ τῇ αἰτήσει τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, ὑπὸ τοῦ Προέδρου τοῦ Ἑλβετικοῦ Ὁμοσπονδιακοῦ Δικαστηρίου.

Τὸ διαιτητικὸν δικαστήριον συγκροτεῖται ἐκ προσώπων περιλαμβανομένων ἐν τῷ κατὰ τὴν παρ. 1 πίνακι. Ἂν ὅμως τὸ συνυποσχετικὸν προβλέπει πέντε διαιτητάς, ἑκάτερος τῶν ἀντιδίκων δύναται νὰ ὁρίσῃ ἕνα διαιτητὴν ἐκτὸς τοῦ πίνακος.

3. Ὁ μοναδικός, ὁ τρίτος ἢ ὁ πέμπτος διαιτητὴς πρέπει νὰ εἶναι ἐθνικότητος διαφόρου τῆς τῶν ἀντιδίκων.

Ἡ ἐν τῇ δίκῃ παρέμβασις τρίτου οὐδόλως ἐπηρεάζει τὴν σύνθεσιν τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου.

Ἄρθρον 3.

Συνυποσχετικόν.

Οἱ προσφεύγοντες εἰς διαιτησίαν ἀντίδικοι συνάπτουν συνυποσχετικὸν τὸ ὁποῖον καθορίζει εἰδικῶς:

α) Τὸ ἀντικείμενον τῆς διαφορᾶς, ὁριζόμενον μετὰ πάσης δυνατῆς σαφηνείας καὶ ἀκριβείας.

β) Τὴν σύνθεσιν τοῦ δικαστηρίου καὶ τὰς ἀναγκαίας διὰ τὸν ὁρισμὸν τοῦ ἢ τῶν διαιτητῶν προθεσμίας.

γ) Τὸν τόπον συνόδου τοῦ δικαστηρίου.

Διὰ τὴν ἔναρξιν τῆς διαιτητικῆς διαδικασίας, τὸ συνυποσχετικὸν πρέπει νὰ κοινοποιηθῇ εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον.

Ἄρθρον 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, ἧς ἐπελήφθη, βάσει τῶν ἀπὸ μέρους τῶν ἀντιδίκων προσαχθέντων στοιχείων χωρὶς νὰ δεσμεύεται ὡς πρὸς τὴν κρίσιν του ἀπὸ οἱασδήποτε ἑρμηνείας τῶν ἀντιδίκων.

β) Δὲν δύναται νὰ ἐπιδικάσῃ τίποτε περισσότερον ἢ διάφορον τοῦ ἀντικειμένου τῆς αἰτήσεως τοῦ ἐνάγοντος, οὐδὲ ἔλαττον ἐκείνου ὅπερ ὁ ἐναγόμενος ἀνεγνώρισεν ὡς ὀφειλόμενον.

γ) Ἡ διαιτητικὴ ἀπόφασις, δεόντως ἠτιολογημένη, 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 ἔνδικον μέσον ἐκτὸς τῆς ἀναθεωρήσεως καὶ τῆς ἐπὶ ἀκυρότητι προσβολῆς.

Ἄρθρον 5.

Γραμματεία.

Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἐκτελεῖ χρέη γραμματέως τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου.

Ἄρθρον 6.

Τέλη.

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 ποίαν ἀναλογίαν εἶναι τοῦτο κατανεμητέον μεταξὺ τῶν ἀντιδίκων.

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΝ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΝ

Εἰς τὰς Διεθνεῖς Συμβάσεις τὰς ἀφορώσας τὰς διὰ τοῦ σιδηροδρόμου μεταφορὰς ἐμπορευμάτων (CIM) καὶ ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν (CIV) τὰς ὑπογραφείσας ἐν Βέρνῃ τὴν 25ην Φεβρουαρίου 1961.

ΟΙ ΥΠΟΓΕΓΡΑΜΜΕΝΟΙ ΠΛΗΡΕΞΟΥΣΙΟΙ

συνεφώνησαν ἐπὶ τῶν κάτωθι διατάξεων:

I

1. Τὰ Κράτη τὰ ὁποῖα δὲν ὑπέγραψαν τὰς Συμβάσεις τῆς 25 Ὀκτωβρίου 1952 καὶ τῆς 25 Φεβρουαρίου 1961, ἢ ἐδαφικὰ τμήματα τῶν Κρατῶν τούτων, ἐπὶ τῶν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν τῶν ὁποίων ἐφαρμόζονται αἱ Συμβάσεις τῆς 25 Ὀκτωβρίου 1952, δύνανται νὰ ἀνακοινώσουν εἰς τὴν Ἑλβετικὴν Κυβέρνησιν, ὅτι ἀπεδέχθησαν διὰ τῆς ἐσωτερικῆς νομοθετικῆς ὁδοῦ τὰς διατάξεις τῶν Συμβάσεων τοῦ 1961 καὶ ὅτι θὰ ἐφαρμόσουν ταύτας συμφώνως πρὸς τοὺς ἰδίους αὐτῶν καταστατικοὺς ὅρους.

2. Γινομένης τῆς ἀνωτέρω προβλεπομένης ἀνακοινώσεως, ἐπέρχονται τὰ κάτωθι ἀποτελέσματα:

α) Αἱ διατάξεις τῶν Συμβάσεων τοῦ 1961 ἐφαρμόζονται

εἰς τὰς σχέσεις μεταξὺ τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν καὶ τῶν Κρατῶν ἢ ἐδαφικῶν τμημάτων τῶν ἀνωτέρω ὑπὸ τὴν ἔνδειξιν 1. ἀναφερομένων καὶ τὰ ὁποῖα προέβησαν εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἀνακοίνωσιν ἀπὸ τῆς λήξεως προθεσμίας τριάκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας λήψεως 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 βεβαιοῖ τὴν ἡμερομηνίαν λήψεως τῆς ἀνακοινώσεως καὶ ἀνακοινοῖ ταύτην εἰς τὰ ὑπογράψαντα τὰς Συμβάσεις τοῦ 1961 Κράτη, ὡς καὶ εἰς τὰ Κράτη ἢ ἐδαφικὰ τμήματα Κρατῶν, τὰ ὁποῖα ἐποιήσαντο χρῆσιν τῆς ὑπὸ ἔνδειξιν 1. ἀνωτέρω προβλεπομένης δυνατότητος.

γ) Τὰ Κράτη ἢ τὰ ἐδαφικὰ τμήματα Κρατῶν, τὰ ἀναφερόμενα ὑπὸ τὴν ἀνωτέρω ἔνδειξιν 1. ἔχουσι τὰς αὐτὰς ὑποχρεώσεις καὶ δικαιώματα μὲ τὰ κυρώσαντα ἢ προσχωρήσαντα εἰς τὰς Συμβάσεις τοῦ 1961 Κράτη ὑπὸ τὰς κάτωθι ἐπιφυλάξεις:

—ὅτι, ἡ συμμετοχὴ αὐτῶν εἰς τὰ συμβούλια καὶ συσκέψεις τῶν Ἐπιτροπῶν θὰ ἐξασφαλίζεται ὑπὸ ἐκπροσώπων καὶ ἐμπειρογνωμόνων τῶν σιδηροδρομικῶν δικτύων, ἐχόντων συμβουλευτικὴν ψῆφον, αἱ δὲ ἀπόψεις τῶν ἐπὶ τῶν σχετικῶν προτάσεων ἐκφέρονται κεχωρισμένως καὶ σημειοῦνται εἰς τὰ πρακτικά,

—ὅτι μέχρι καθιερώσεως νεωτέρας ρυθμίσεως δὲν ἀσκοῦσι τὸ ἐν ἄρθρῳ 69 παράγραφοι 3 καὶ 4 τῆς CIM καὶ ἐν ἄρθρῳ 68 παρ. 3 τῆς CIM προβλεπόμενον δικαίωμα ἐναντιώσεως ἐπίσης δέ,

—ὅτι, δὲν ἔχουσι ὑποχρέωσιν τηρήσεως τῶν ὑπὸ τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν λαμβανομένων ἀποφάσεων, ἀναφερομένων εἰς τὴν καθιέρωσιν νέων διατάξεων, ἀλλὰ ὅτι δύνανται ν' ἀποφασίσωσι αὐτονόμως ὡς πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἐν λόγῳ διατάξεων καὶ ὡς ποὸς τὴν ἀποδοχὴν αὐτῶν διὰ τῆς ἐσωτερικῆς νομοθετικῆς ὁδοῦ καὶ τὴν ἐφαρμογήν των συμφώνως πρὸς τοὺς ἰδίους αὐτῶν καταστατικοὺς ὅρους.

3. Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τοῦ Κεφαλαίου I τοῦ παρόντος Συμπληρωματικοῦ Πρωτοκόλλου, δὲν ἀρκεῖ ἡ δήλωσις ἑνὸς μόνον τῶν ὑπ' ὄψιν κρατῶν ἢ ἐδαφικῶν τμημάτων Κρατῶν, ὅτι ἐπιθυμεῖ νὰ ποιήσηται χρῆσιν τῆς ὑπὸ ἔνδειξιν 1. ἀνωτέρω μνημονευομένης προσφορᾶς τῶν ὑπογραψάντων Κρατῶν. Αἱ συμφώνως τῇ ἐνδείξει 1. ἀνωτέρω γενόμεναι ἀνακοινώσεις, πρέπει νὰ συμπίπτουν καὶ δεσμεύουν ἕκαστον τῶν ὑπ' ὄψιν κρατῶν ἢ ἐδαφικῶν τμημάτων τηρουμένων ὁπωσδήποτε τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 68 τῆς CIM καὶ τοῦ ἄρθρου 67 τῆς CIV.

II

1. Ἡ Κυβέρνησις τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου ἐπὶ τῷ σκοπῷ ὅπως καταστήσῃ ὑποχρεωτικὰς διὰ τὸν πελάτην —κατὰ τὸ ἐσωτερικὸν δίκαιον τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου καὶ τῆς Βορείου Ἰρλανδίας —τὰς διατάξεις τῶν Συμβάσεων τοῦ 1961, ὡς πρὸς ὅτι ἀφορᾷ τὰς γραμμὰς τῶν ἐδαφικῶν τμημάτων τῶν μὴ ὑπογραψάντων ἢ μὴ προσχωρησάντων εἰς τὰς Συμβάσεις ταύτας Κρατῶν, κατὰ παρέκκλισιν ἀπὸ τῶν διατάξεων τῶν Συμβάσεων τούτων, δικαιοῦται νὰ περιλάβῃ διὰ τὰς ἐκ τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου μεταφορᾶς εἰς τὰ ἔντυπα ὑποδείγματα τῆς φορτωτικῆς (CIM) τοῦ διεθνοῦς εἰσιτηρίου καὶ τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν (CIV) εἰδικὴν μνείαν τοῦ παρόντος συμπληρωματικοῦ πρωτοκόλλου.

2. Λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν ὅτι ἡ σχετικὴ μὲ τὰς μεταφορὰς νομοθεσία τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου δὲν συμπεριλαμβάνει ὑποχρέωσιν δημοσιεύσεως τῶν τιμολογίων, οὔτε καὶ ὁμοιομόρφου ἐφαρμογῆς των ἔναντι τῶν πελατῶν, γίνεται δεκτὸν ὅτι:

α) Αἱ διατάξεις τῆς CIM δὲν ἔχουσι ἐφαρμογὴν ἐντὸς τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου ἐφ' ὅσον συμπεριλαμβάνουσι τὴν ὑποχρέωσιν δημοσιεύσεως τῶν τιμολογίων καὶ ὁμοιομόρφου ἐφαρμογῆς των ἔναντι τῶν πελατῶν.

β) Τὰ κόμιστρα καὶ πρόσθετα τέλη, τὰ ὁποῖα ὁ σιδηρόδρομος δικαιοῦται νὰ εἰσπράττῃ ἐν τῇ περιοχῇ τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου ἔχουσι ἐφαρμογὴν ἐπὶ τῶν διεθνῶν μεταφορῶν τῶν ὑποκειμένων εἰς τὴν CIM.

3 Μέχρι συνάψεως καὶ θέσεως ἐν ἰσχύϊ εἰδικῆς τροποποιήσεως τοῦ Παραρτήματος I τῆς CIM συμπεριλαμβανούσης τὰς κατὰ παρέκκλισιν διατάξεις σχετικὰς μὲ τὰς συνδεδυασμένας διὰ σιδηροδρόμου καὶ θαλασσίας ὁδοῦ μεταφορᾶς ἐπικινδύνων ὑλῶν μεταξὺ Ἠπειρωτικῆς Εὐρώπης καὶ Ἡνωμένου Βασιλείου, αἱ βάσει τῆς CIM μεταφερόμεναι ἐπικίνδυναι ὕλαι πρὸς ἢ ἐκ τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου, δέον ὅπως πληρῶσι τὰς διατάξεις τοῦ Παραρτήματος I ἀφ' ἑνός, καὶ ἀφ' ἑτέρου τοὺς ἐσωτερικῶς ἐν τῷ Ἡνωμένῳ Βασιλείῳ ἰσχύοντας ὅρους τῶν σιδηροδρομικῶν καὶ ἀτμοπλοϊκῶν Κανονισμῶν συναφῶς μὲ τὴν μεταφορὰν ἐπικινδύνων ὑλῶν.

III

Ἡ Κυβέρνησις τῆς Γαλλικῆς Δημοκρατίας ἐπιφυλάσσεται ὡς πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρ. 9 παρ. 3 τῆς CIM τὰς ἀφορώσας τὰς ἰδιαιτέρας τιμολογιακὰς συμφωνίας καὶ δηλοῖ ὅτι ὡς πρὸς αὐτήν, αἱ ἐν λόγῳ διατάξεις, ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει θὰ λογίζωνται ἐπικρατέστεραι ἐναντι τῶν διατάξεων τῆς Συνθήκης διὰ τὴν ἵδρυσιν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος Ἄνθρακος καὶ Χάλυβος, οὔτε καὶ ἔναντι τῶν καθιερωθησομένων ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῆς κοινῆς πολιτικῆς τῶν μεταφορῶν προβλεπομένης ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 74 τῆς ἀπὸ 25 Μαρτίου 1957 Συμβάσεως περὶ ἱδρύσεως τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος.

IV

Τὸ παρὸν πρωτόκολλον, συμπληροῦν τὰς Συμβάσεις τοῦ 1961, παραμένει ἀνοικτὸν πρὸς ὑπογραφὴν μέχρι τῆς 1ης Μαΐου 1961.

Τὸ πρωτόκολλον τοῦτο ὑπόκειται εἰς κύρωσιν.

Κράτη τὰ ὁποῖα δὲν θὰ ἔχουν ὑπογράψει μέχρι τῆς ἡμερομηνίας ταύτης τὸ παρὸν πρωτόκολλον ὡς καὶ τὰ μετέχοντα εἰς τὰς προαναφερομένας Συμβάσεις Κράτη, κατ' ἐφαρμογὴν τῶν ἄρθρων 67 τῆς CIM καὶ 66 τῆς CIV, δύνανται νὰ προσχωρήσουν εἰς τὸ παρὸν πρωτόκολλον δι' ἀνακοινώσεως.

Τὸ ὄργανον ἐπικυρώσεως ἢ ἡ ἀνακοίνωσις προσχωρήσεως θὰ κατατίθενται παρὰ τῇ Ἑλβετικῇ Κυβερνήσει.

Τὸ κεφάλαιον I τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου τίθεται ἐν ἰσχύϊ ἓξ μῆνας πρὸ τῆς προβλεπομένης ἡμερομηνίας ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῶν Συμβάσεων τοῦ 1961.

Εἰς πίστωσιν τοῦ παρόντος οἱ κάτωθι πληρεξούσιοι, βάσει ἐξουσιοδοτήσεως κατὰ τὸν δέοντα τύπον, ὑπέγραψαν τὸ παρὸν πρωτόκολλον.

Ἐγένετο ἐν Βέρνῃ τὴν 25ην Φεβρουαρίου 1961 εἰς ἓν μόνον ἀντίτυπον τὸ ὁποῖον θὰ παραμείνῃ κατατεθειμένον ἐν τοῖς Ἀρχείοις τῆς Ἑλβετικῆς Ὁμοσπονδίας, αὐθεντικὸν δὲ ἀντίγραφον τοῦ ὁποίου θὰ δοθῇ εἰς ἕκαστον τῶν συμβαλλομένων Μελῶν:

Διὰ τὴν Αὐστρίαν: DR. KREMPLER
Διὰ τὸ Βέλγιον: F. SEYNAEVE
Διὰ τὴν Βουλγαρίαν: S. DRAGOMIROV
Διὰ τὴν Δανίαν: TH. JENSEN
Διὰ τὴν Ἱσπανίαν: MARQUIS DE MIRAFLORES
Διὰ τὴν Φιλλανδίαν: OSMO ORKOMIES
Διὰ τὴν Γαλλίαν: E. DENNERY
Διὰ τὴν Ἑλλάδα: A. HART—SOUTZOS
Διὰ τὴν Οὐγγαρίαν: SKONDA ODON
Διὰ τὴν Ἰταλίαν: LUIGI BRANCA
Διὰ τὸν Λίβανον: RAIF ABILLAMA
Διὰ τὸ Λιχτενστάϊν: A. HILBE
Διὰ τὸ Λουξεμβοῦργον: A. CLEMANG
Διὰ τὴν Νορβηγίαν: HENR. A. BROCH
Διὰ τὴν Ὁλλανδίαν: H. E. SCHEFFER (διὰ τὸ ἐν Εὐρώπῃ Βασίλειον)
Διὰ τὴν Πολωνίαν: BATKOWSKI
Διὰ τὴν Πορτογαλίαν: MARIO DIAS TRIGO
Διὰ τὴν Ρουμανίαν: G. NISTORAN
Διὰ τὸ Ἡνωμένον Βασίλειον Μεγάλης Βεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας: J. S. ROOKE — A. H. KENT
Διὰ τὴν Σουηδίαν: GLAS NORDSTROM
Διὰ τὴν Ἑλβετίαν: SCHALLER
Διὰ τὴν Τσεχοσλοβακίαν: JAN OBHLIDAL
Διὰ τὴν Τουρκίαν: H. UGAN
Διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίαν: V. NIKOLIC

ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΑΞΙΣ

τῆς 6ης Ἐπιτροπῆς ἀναθεωρήσεως τῶν Διεθνῶν Συμβάσεων τῶν ἀφορωσῶν εἰς τὴν διὰ τῶν σιδηροδρόμων μεταφορὰν ἐμπορευμάτων (CIM) καὶ ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν (CIV)

Συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 67 τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως τῆς ἀφορώσης εἰς τὴν διὰ τῶν σιδηροδρόμων μεταφορὰν ἐμπορευμάτων (CIM) καὶ τοῦ ἄρθρου 66 τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως τῆς ἀφορώσης εἰς τὴν διὰ τοῦ σιδηροδρόμου μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν (CIV) ἀμφοτέρων ἡμερομηνίας 25 Ὀκτωβρίου 1952, ἡ Ἑλβετικὴ Κυβέρνησις συνεκάλεσε διάσκεψιν ἐπὶ τῷ σκοπῷ ἀναθεωρήσεως τῶν ὑπ' ὄψιν Συμβάσεων.

Ἡ Διάσκεψις συνῆλθεν ἐν Βέρνῃ ἀπὸ 20 μέχρι 25 Φεβρουαρίου 1961.

Συμμετέσχον εἰς ταύτην οἱ κάτωθι :

I.

Ἀντιπρόσωποι Κρατῶν συμμετεχόντων εἰς τὰς Συμβάσεις τῆς 25ης Ὀκτωβρίου 1952.

ΑΥΣΤΡΙΑ

κ.κ. KREMPLER F. Ἐμπορικὸς Διευθυντὴς παρὰ τῷ Ὁμοσπονδιακῷ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνιῶν καὶ Ἠλεκτρικῆς Οἰκονομίας.

RISSEL V. Σύμβουλος Διευθυντὴς παρὰ τῷ Ὁμοσπονδιακῷ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνιῶν καὶ Ἠλεκτρικῆς Οἰκονομίας.

ΒΕΛΓΙΟΝ

Α.Ε. κ. FERNAND SEYNAEVE Ἔκτακτος Πρεσβευτὴς καὶ Πληρεξούσιος τοῦ Βελγίου ἐν Ἑλβετίᾳ.

κ.κ. DELVAULX A. Ἀκόλουθος τῆς Βελγικῆς Πρεσβείας ἐν Βέρνῃ.

ALVIN C. Διευθυντὴς παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνιῶν.

VAN CAUWENBERGE G. Διευθυντὴς Ἐμπορικῆς Ὑπηρεσίας τῶν Βελγικῶν Σιδηροδρόμων.

ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

κ.κ. DRAGOMIROV S. Προϊστάμενος Τμ. Σιδηροδρόμων παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Μεταφορῶν.

TOMOV E. Γραμματεὺς Α' παρὰ τῇ Πρεσβείᾳ τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Βουλγαρίας ἐν Βέρνῃ.

ΔΑΝΙΑ

κ.κ. JENSEN TH. Διευθυντὴς παρὰ τῇ Γενικῇ Διευθύνσει τῶν Κρατικῶν Σιδηροδρόμων Δανίας.

SOLTOFTH J. Τμηματάρχης παρὰ τῇ Γενικῇ Διευθύνσει τῶν Κρατικῶν Σιδηροδρόμων Δανίας.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Α.Ε. κ. ALONSO ALVAREZ DE Ἔκτακτος Πρεσβευτὴς καὶ Πληρεξούσιος τῆς Ἱσπανίας ἐν Ἑλβετίᾳ.

TOLERO Y MENCOS DE MIRAFLORES Μαρκήσιος.

κ.κ. DE REPARAZ F. Καθηγητὴς παρὰ τῇ Ἀνωτάτῃ Τεχνικῇ Σχολῇ Μηχανικῶν.

IMEDIO A. Διδάκτωρ Νομικῆς, Βοηθὸς παρὰ τῷ Προϊσταμένῳ τοῦ Ἐμπορικοῦ Τμήματος τοῦ Ἐθνικοῦ δικτύου τῶν Σιδηροδρόμων Ἱσπανίας.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Α.Ε. κ. OSMO ORKOMIES Ἔκτακτος Πρεσβευτὴς καὶ Πληρεξούσιος τῆς Φινλανδίας.

M. ARVALA N. G. Ἀνώτερος Ἐπιθεωρητὴς Τμηματάρχης παρὰ τῇ Γενικῇ Διευθύνσει τῶν Κρατικῶν Σιδηροδρόμων Φινλανδίας.

ΓΑΛΛΙΑ

Α.Ε. κ. ETIENNE DENNERY Ἔκτακτος Πρεσβευτὴς καὶ Πληρεξούσιος τῆς Γαλλίας ἐν Ἑλβετίᾳ.

κ.κ. GIRARD CH. Σύμβουλος τῆς Γαλλικῆς Πρεσβείας ἐν Βέρνῃ.

MAS Y. Πρῶτος Γραμματεὺς τῆς Γαλλικῆς Πρεσβείας ἐν Βέρνῃ,

CORBIN ED. Μηχανικὸς Γεφυρῶν καὶ Ὁδοστρωμάτων ὑπεύθυνος τῶν διεθνῶν σχέσεων παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Δημ. Ἔργων καὶ Μεταφορῶν.

DORGES ED. Μηχανικὸς Γεφυρῶν καὶ Ὁδοστρωμάτων, Πρόεδρος τοῦ Τμήματος Οἰκονομικῶν καὶ Διεθνῶν Ὑποθέσεων τοῦ Κεντρικοῦ Συμβουλίου Γεφυρῶν καὶ Ὁδοστρωμάτων.

GABARRA J. Γραμματεὺς ἐπὶ τῶν Ἐξωτερικῶν Ὑποθέσεων παρὰ τῇ Οἰκονομικῇ Διευθύνσει τοῦ Ὑπουργείου Ἐξωτερικῶν.

VRINAT J. Γενικὸς Ἐπόπτης τῶν μεταφορῶν παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Δημοσίων Ἔργων καὶ Μεταφορῶν.

MAUREL G. Γενικὸς Ἐπόπτης τῶν μεταφορῶν παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Δημοσίων Ἔργων καὶ Μεταφορῶν.

CAILLAU G. Διευθυντὴς Νομικῶν Μελετῶν καὶ τοῦ Δικαστικοῦ Τμήματος τῶν Γαλλικῶν Σιδηροδρόμων.

LACOSTE L. Ἀρχιμηχανικὸς Προϊστάμενος τοῦ Τμήματος τῶν Ἐμπορευματικῶν μεταφορῶν, παρὰ τῇ Ἐμπορικῇ Διευθύνσει τῶν Γαλλικῶν Σιδηροδρόμων.

POULET J. Ἀρχιμηχανικὸς Προϊστάμενος τοῦ Τμήματος τῶν ἐπιβατικῶν μεταφορῶν παρὰ τῇ Ἐμπορικῇ Διευθύνσει τῶν Γαλλικῶν Σιδηροδρόμων.

ΕΛΛΑΣ

κ. ΧΑΡΤ - ΣΟΥΤΣΟΣ Α. Δεύτερος Γραμματεὺς ὡς ἀναπληρωτὴς τοῦ Ἐπιτετραμμένου παρὰ τῇ Βασιλικῇ Πρεσβείᾳ τῆς Ἑλλάδος ἐν Βέρνῃ.

ΟΥΓΓΑΡΙΑ

κ.κ. SKONDA O. Προϊστάμενος Τμήματος Διεθνῶν Ὑποθέσεων παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνιῶν καὶ Ταχυδρομείων.

BASKA G. Σύμβουλος παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνιῶν καὶ Ταχυδρομείων.

MANASSY B. Ἀνώτερος Διευθυντὴς παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνιῶν καὶ Ταχυδρομείων.

BITAA ST. Σύμβουλος παρὰ τῇ Πρεσβείᾳ τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Οὐγγαρίας ἐν Βέρνῃ.

ΙΤΑΛΙΑ

κ.κ. BRANCA L. Γενικὸς Ὑποδιευθυντὴς τῶν Σιδηροδρόμων Ἰταλικοῦ Κράτους.

BENAZZO A. Σύμβουλος παρὰ τῇ Πρεσβείᾳ τῆς Ἰταλίας ἐν Βέρνῃ.

MORGANTI A. Γενικὸς Ἐπιθεωρητὴς παρὰ τῇ Γενικῇ Ἐπιθεωρήσει MCTC τοῦ Ὑπουργείου Μεταφορῶν.

SESSA G. Ἀνώτερος Ἐπιθεωρητὴς παρὰ τῇ Ἐμπορικῇ Ὑπηρεσίᾳ τῆς Γενικῆς Διευθύνσεως τῶν Σιδηροδρόμων τοῦ Ἰταλικοῦ Κράτους.

ΛΙΒΑΝΟΣ

Α.Ε. Ἐμίρης RAI ABILLAMA Ἔκτακτος Πρεσβευτὴς καὶ Πληρεξούσιος Λιβάνου ἐν Ἑλβετίᾳ.

ΛΙΧΤΕΝΣΤΑΪΝ

κ. HILBE A. Γραμματεὺς παρὰ τῇ Πρεσβείᾳ τοῦ Πριγκηπάτου τοῦ Λιχτενστάϊν ἐν Ἑλβετίᾳ.

ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟΝ

κ. CLEMANG A. Κυβερνητικὸς Ἐπίτροπος διὰ τὰς ὑποθέσεις τῶν Σιδηροδρόμων.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Α. Ε. κ. KENRICH BROCH. Ἔκτακτος Πρεσβευτὴς καὶ Πληρεξούσιος τῆς Νορβηγίας ἐν Ἑλβετίᾳ.

κ.κ. TVETEN L. Διευθυντὴς παρὰ τῇ Γενικῇ Διευθύνσει τῶν Κρατικῶν Σιδηροδρόμων Νορβηγίας.

HEIER O. Διευθυντὴς Βοηθὸς παρὰ τῇ Γενικῇ Διευθύνσει τῶν Κρατικῶν Σιδηροδρόμων Νορβηγίας.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

κ.κ. SCHEFFER H.E. Γενικὸς Σύμβουλος παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Δικαιοσύνης.

DRUIJFF H. J. Ὑποπροϊστάμενος Τμήματος Διεθνῶν

σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Μεταφορῶν καὶ τῷ WATERSTAAT.

PARENT A. Γενικὸς Ἀρχιεπιθεωρητὴς παρὰ τῇ Ὑπηρεσίᾳ Οἰκονομικῶν Ὑποθέσεων τῆς Α.Ε. τῶν Σιδηροδρόμων Ὁλλανδίας.

SCHUTTEVAER J. Ἀρχιεπιθεωρητὴς παρὰ τῇ Ὑπηρεσίᾳ Οἰκονομικῶν Ὑποθέσεων τῆς Α.Ε. Σιδηροδρόμων Ὁλλανδίας.

HOEBE J. F. W. Γραμματεὺς τῆς Ὁλλανδικῆς Ὀργανώσεως τῶν χρησιμοποιούντων τὸν σιδηρόδρομον (EVO) ἐμπειρογνωμόνων AMSTERDAM.

ΠΟΛΩΝΙΑ

κ.κ. BATKOWSKI ST. Μηχανικὸς Διευθυντὴς τοῦ Τμήματος Διεθνῶν Σχέσεων παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνιῶν.

HOLY E. Προϊστάμενος Τμήματος παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνιῶν.

BRAS W. Ἀνώτερος Σύμβουλος παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνιῶν.

ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

κ.κ. DIAS TRIGO M. Μηχανικὸς Διευθυντὴς τῶν Ὑπηρεσιῶν Ἐκμεταλλεύσεως καὶ Ὑλικοῦ παρὰ τῇ Γενικῇ Διευθύνσει Χερσαίων Μεταφορῶν τοῦ Ὑπουργείου Συγκοινωνιῶν.

TORROAIS VALENTE R. A. Οἰκονομολόγος παρὰ τῇ Ἐμπορικῇ Ὑπηρεσίᾳ τῶν Σιδηροδρόμων Πορτογαλίας.

GOIS FLGUEIRA L. Δεύτερος Γραμματεὺς παρὰ τῇ Πρεσβείᾳ τῆς Πορτογαλίας ἐν Βέρνῃ.

ΡΟΥΜΑΝΙΑ

κ.κ. NISTORAN G. Γενικὸς Διευθυντὴς Βοηθὸς παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Μεταφορῶν καὶ Τηλεπικοινωνιῶν.

PETROVICI D. Μηχανικὸς Προϊστάμενος Ὑπηρεσίας παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Μεταφορῶν καὶ Τηλεπικοινωνιῶν.

ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΜΕΓ. ΒΡΕΤΤΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΒΟΡ. ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ

κ.κ. J. S. ROOKE O.B.E. Ἐμπορικὸς Σύμβουλος παρὰ τῇ Βασιλικῇ Πρεσβείᾳ τῆς Μεγάλης Βρεττανίας ἐν Βέρνῃ.

A.H. KENT. Assistant Treasury Solicitor, Ministry of Transport.

J. LOVE OBE. Principal, Ministry of Transport.

J.H. JONES .Assistant Solicitor, British Transport Commission.

H. J. BOURN. Continental Superintendent, British Railways, Sout. Reg.

L.S.J. KEEYS. Assistant Commercial Superintendent to Continental Traffic and Shipping Manager, British Railways, E. R.

ΣΟΥΗΔΙΑ

κ.κ. NORDSTROM C. Νομικὸς Σύμβουλος παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνιῶν.

LEFFLER S. B. Ἀνώτερος Διευθυντὴς παρὰ τῇ Γενικῇ Διευθύνσει τῶν Κρατικῶν Σιδηροδρόμων τῆς Σουηδίας.

HANSOON N. E. Διευθυντὴς Βοηθὸς παρὰ τῇ Ἐμπορικῇ Ὑπηρεσίᾳ τῆς Γενικῆς Διευθύνσεως τῶν Κρατικῶν Σιδηροδρόμων τῆς Σουηδίας.

ENNERFORS N. R. Πρῶτος Γραμματεὺς παρὰ τῇ Γενικῇ Διευθύνσει τῶν Κρατικῶν Σιδηροδρόμων τῆς Σουηδίας.

GEDERCRANTZ B. Μέλος τῆς Σουηδικῆς Ἀντιπροσωπείας τῶν χρησιμοποιούντων τὰς μεταφορικὰς ὁδούς.

ΕΛΒΕΤΙΑ

κ.κ. SCHALLER A. Ἐθνοσύμβουλος καὶ Κρατικὸς Σύμβουλος τοῦ καντονίου τῆς BALE—VILLE. Πρόεδρος τῆς Διοικούσης Ἐπιτροπῆς τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου τῶν Διεθνῶν Μεταφορῶν.

BURCKHARDT. Πληρεξούσιος Ὑπουργός, Προϊστάμενος τοῦ Τμήματος Διεθνῶν Ὀργανισμῶν τοῦ Ὁμοσπονδιακοῦ Πολιτικοῦ Τμήματος.

MARTIN A. Ὑποδιευθυντὴς τοῦ Ὁμοσπονδιακοῦ Γραφείου Μεταφορῶν.

VANEY F. C. Προϊστάμενος τῆς Ὑπηρεσίας Τιμολογίων καὶ Ἐμπορικῆς Κινήσεως παρὰ τῷ Ὁμοσπονδιακῷ Γραφείῳ Μεταφορῶν.

FAVRE J. Γενικὸς Διευθυντὴς τῶν Ὁμοσπονδιακῶν Σιδηροδρόμων.

INGOLD M. Τμηματάρχης παρὰ τῷ Δικαστικῷ Τμήματι τῶν Ὁμοσπονδιακῶν Σιδηροδρόμων.

HEROLD H. Γραμματεὺς τῆς Ἑλβετικῆς Ἑνώσεως Ἐμπορίου καὶ Βιομηχανίας.

DUFOUR F. Πρῶτος ἀναπληρωτὴς παρὰ τῷ Ὁμοσπονδιακῷ Πολιτικῷ Τμήματι.

ΤΣΕΧΟΣΛΟΒΑΚΙΑ

Α.Ε. κ. JAN OBHLIDAL Ἔκτακτος ἀπεσταλμένος καὶ Πληρεξούσιος Ὑπουργὸς τῆς Τσεχοσλοβακικῆς Σοσιαλιστικῆς Δημοκρατίας ἐν Ἑλβετίᾳ.

κ.κ. KABRT A. Τμηματάρχης παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Μεταφορῶν καὶ Συγκοινωνιῶν.

SKRIVANEK O. Διευθυντὴς παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Μεταφορῶν καὶ Συγκοινωνιῶν.

KATZER J. Γραμματεὺς τοῦ Ὑπουργείου Ἐξωτερικῶν τῆς Τσεχοσλοβακικῆς Σοσιαλιστικῆς Δημοκρατίας.

ΤΟΥΡΚΙΑ

κ.κ. UGAN H. Ἀνώτερος Σύμβουλος παρὰ τοῖς Τουρκικοῖς Σιδηροδρόμοις τοῦ Κράτους.

AKTIN H. Πρόεδρος τῆς Ἐμπορικῆς Ὑπηρεσίας παρὰ τοῖς Τουρκικοῖς Σιδηροδρόμοις τοῦ Κράτους.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ

κ.κ. NIKOLIC V. Ὑφυπουργός, Γενικὸς Διευθυντὴς τῆς Ἑνώσεως τῶν Γιουγκοσλαβικῶν Σιδηροδρόμων.

ILJADICA M. Διευθυντὴς παρὰ τῇ Γραμματείᾳ τῆς Ὁμοσπονδιακῆς Ἐκτελεστικῆς Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῶν Συγκοινωνιῶν καὶ Μεταφορῶν.

STEVANOVIC M. Διευθυντὴς Ἐμπορικῆς Ὑπηρεσίας τῆς Ἑνώσεως τῶν Γιουγκοσλαβικῶν Σιδηροδρόμων.

MILISALJEVIC R. Μηχανικός, Ἀνώτερος Ἐπιθεωρητής, Νομικὸς Ἐμπειρογνώμων παρὰ τῇ Ἐμπορικῇ Ὑπηρεσίᾳ τῆς Ἑνώσεως τῶν Γιουγκοσλαβικῶν Σιδηροδρόμων.

SINANOVIC S. Ἐπιθεωρητής, Νομικὸς Ἐμπειρογνώμων παρὰ τῇ Ἐμπορικῇ Ὑπηρεσίᾳ τῆς Ἑνώσεως τῶν Γιουγκοσλαβικῶν Σιδηροδρόμων.

II.

ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ, ΚΡΑΤΩΝ ἢ ΕΔΑΦΙΚΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ (*)

ΓΕΡΜΑΝΙΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ

κ.κ. MAIER O. Ὑπουργικὸς Σύμβουλος, Πρόεδρος ἀντιπροσωπείας.

TIEBERT G. Σύμβουλος, Νομικὸς ἐμπειρογνώμων.

FRANTA R. Σύμβουλος, Νομικὸς ἐμπειρογνώμων.

ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ

κ.κ. WEIPRECHT H. Ὑφυπουργός, Πρόεδρος ἀντιπροσωπείας.

ZACHMANN S. Πρῶτος Γραμματεύς.

SZOZEPECKI F. Τμηματάρχης.

Δις WIEGAND E. Ἀνωτέρα Σύμβουλος.

κ. KOLLOCH V. Ἀνώτερος Σύμβουλος.

(*) Σημ.: Ὅρα Συμπληρωματικὸν Πρωτόκολλον 1 –4–1953 καὶ Πρωτόκολλον Β. τῆς 18–6–1955.

III.
ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΑΙ

(α) ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ

Εὐρωπαϊκὴ Οἰκονομικὴ Ἐπιτροπὴ (CEE)

κ.κ. LE VERT P. M. Διευθυντὴς Τμήματος Μεταφορῶν.

DEPTULA S. Ὑπεύθυνος τῶν Οἰκ. Ὑποθέσεων παρὰ τῷ Τμήματι Μεταφορῶν.

Εὐρωπαϊκὴ Διάσκεψις Ὑπουργῶν Μεταφορῶν (CEMT)

κ.κ. MANGE M. Γενικὸς Γραμματεύς.

SANTONI RUGIU G. Διευθυντὴς παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Μεταφορῶν ἐν Ρώμῃ, Πρόεδρος Ὁμάδος τῆς CEMT διὰ τὴν μελέτην τῶν προβλημάτων τῶν Σιδηροδρόμων.

Ἐπιτροπὴ ἐπὶ τῶν διὰ σιδηροδρόμων μεταφορῶν τοῦ Ὀργανισμοῦ Συνεργασίας τῶν Σιδηροδρόμων.

κ. KADAR L. Μηχανικός, Μέλος τῆς Ἐπιτροπῆς, Πρόεδρος Η Ἐπιτροπῆς.

Διεθνὲς Ἰνστιτοῦτον Ἑνοποιήσεως Ἰδιωτικοῦ Δικαίου (UNIDROIT)

κ. SANTONI RUGID G. Διευθυντὴς παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Μεταφερῶν ἐν Ρώμῃ.

Εὐρωπαϊκὴ Κοινότης Ἄνθρακος καὶ Χάλυβος (CECA)

κ.κ. KLAER W. Σύμβουλος.

WERNER J. Διευθυντὴς παρὰ τῇ Διευθύνσει Μεταφορῶν.

KOCH W. Ἀνώτερος Σύμβουλος παρὰ τῇ Γενικῇ Διευθύνσει Μεταφορῶν.

Εὐρωπαϊκὴ Οἰκονομικὴ Κοινότης (CEE–Κοινὴ Ἀγορὰ)

κ. REINARZ A. Διευθυντὴς παρὰ τῇ Γενικῇ Διευθύνσει Μεταφορῶν.

(β) ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ ΜΗ ΚΡΑΤΙΚΑΙ

Διεθνὴς Ἕνωσις Σιδηροδρόμων (UIC)

κ. ROUSSEAU P. A. Διευθυντὴς Ἐκτελεστικῶν Ὑπηρεσιῶν.

Διεθνὴς Ἐπιτροπὴ Μεταφορῶν διὰ τῶν Σιδηροδρόμων (CIT)

κ.κ. AMBERG H. P. Προϊστάμενος Δικαστικῆς Ὑπηρεσίας τῶν Ἑλβετικῶν Σιδηροδρόμων.

RICHEMOND R. Ἐπιθεωρητὴς παρὰ τῇ Ἐμπορικῇ Διευθύνσει τῶν Γαλλικῶν Σιδηροδρόμων.

Διεθνὲς Ἐμπορικῶν Ἐπιμελητήριον (CCI)

κ.κ. BOURGEOIS R. Μηχανικὸς Σύμβουλος Μεταφορῶν παρὰ τῷ Ἐπιμελητηρίῳ Συνδικάτων Σιδηρουργίας τῆς Γαλλίας.

NAEGELI E. Ὑποδιευθυντὴς τοῦ Οἴκου Μεταφορῶν DANZAS A.E. Ζυρίχης.

VAN ES. K. J. Προϊστάμενος τοῦ Τμήματος Μεταφορῶν τῆς Βασιλικῆς Ὁλλανδικῆς Ἑταιρείας Ὑφικαμίνων καὶ Χαλυβουργίας εἰς IJMUIDEN.

Διεθνὴς Ὁμοσπονδία Ὀργανώσεων τῶν παραγγελιοδόχων διαμετακομίσεως καὶ τῶν ταύτης ἐξομοιουμένων (FIATA).

κ.κ. BORGOGNON P. Ἐντεταλμένος Σύμβουλος τῆς A.E. Διεθνῶν Μεταφορῶν TRAMAR Γενεύης.

WEBER D. Νομικὸς Σύμβουλος Οἴκου RITTMAN A.E. ἐν Βασιλείᾳ.

Διεθνὴς Ἕνωσις τῶν χρησιμοποιούντων παρακαμπτηρίους γραμμὰς (AIEP).

κ.κ. KESSERLING W. Πρόεδρος τῆς Ἑνώσεως.

STORSBERG G. Νομικὸς Σύμβουλος Γερμ. Βιομηχανικοῦ καὶ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου ἐν Βόννῃ.

IV

Κεντρικὸν Γραφεῖον Διεθνῶν Μεταφορῶν διὰ τῶν Σιδηροδρόμων :

κ.κ. HAENNI J. Διευθυντής.

PARATEAU R. Ὑποδιευθυντής.

ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΤΗΣ ΔΙΑΣΚΕΨΕΩΣ

WILDHABER A.)
WICK J.) Σύμβουλοι τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.
MATYASSY Z.)

GONIN L. Γραμματεὺς τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

VIDON H. Γραμματεὺς Προϊστάμενος τῆς Γραμματείας τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

Δις PYRATHON W. Μεταφράστρια τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

Οἱ Ἀντιπρόσωποι ἐξέλεξαν ὡς Πρόεδρον : τὸν

κ. Ἀ. SCHALLER. Πρῶτον ἀντιπρόσωπον τῆς Ἑλβετίας.

Ἀντιπροέδρους : τοὺς

A.E. κ. ETIENNE DENNERY. Πρῶτον ἀντιπρόσωπον τῆς Γαλλίας.

κ. O. SKONDA. Πρῶτον ἀντιπρόσωπον τῆς Οὐγγαρίας.

κ. ST. BATKOWSKI. Πρῶτον ἀντιπρόσωπον τῆς Πολωνίας.

κ. J. S. ROOKE. Πρῶτον ἀντιπρόσωπον τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου .

Ἡ Διάσκεψις διώρισεν ἓξ ἐπιτροπάς, ὧν τὰ προεδρεῖα ὡρίσθησαν ὡς ἑξῆς :

Ἐπιτροπὴ I. Ἔλεγχος τῶν διαπιστευτηρίων.

Πρόεδρος : κ. SCHEFFER (Ὁλλανδία)

Ἀντιπρόεδροι : κ. KREMPLER (Αὐστρία) κ. NISTORAN (Ρουμανία).

Ἐπιτροπὴ II. Θέματα C. I. M. Πρόεδρος : κ. HOLY (Πολωνία) Ἀντιπρόεδροι : κ. MORGANTI (Ἰταλία) κ. HELER (Νορβηγία).

Ἐπιτροπὴ III. Θέματα C.I.V. Πρόεδρος : κ. MARTIN (Ἑλβετία). Ἀντιπρόεδροι : κ. DRAGOMIROV (Βουλγαρία). κ. DE REPARAZ (Ἱσπανία).

Ἐπιτροπὴ IV. Κοινὰ θέματα C.I.V. καὶ C.I.M. Πρόεδρος : κ. NORDSTROM (Σουηδία) Ἀντιπρόεδροι : κ. ALVIN (Βέλγιον) κ. STEVANOVIC (Γιουγκοσλαβία).

Ἐπιτροπὴ V. Γενικὰ θέματα. Πρόεδρος : κ. DORGES (Γαλλία). Ἀντιπρόεδροι : κ. BURCKHARDT (Ἑλβετία). κ. KABRT (Τσεχοσλοβακία).

Ἐπιτροπὴ VI. Συντάξεως. Πρόεδρος κ. VRINAT (Γαλλία). Ἀντιπρόεδρος : κ. HART—SOUTZOS (Ἑλλὰς).

Ἡ Διάσκεψις ἔλαβεν ὡς βάσιν κατὰ τὰς συζητήσεις αὐτῆς :

α) Τὸ σχέδιον τῆς «Διεθνοῦς Συμβάσεως» τῆς ἀφορώσης τὰς διὰ τῶν σιδηροδρόμων μεταφορὰς (CIM) κατὰ τὸ κείμενον τὸ διατυπωθὲν ὑπὸ τῆς Προπαρασκευαστικῆς Ἐπιτροπῆς Ἀναθεωρήσεως.

β) Τὸ σχέδιον τῆς «Διεθνοῦς Συμβάσεως τῆς ἀφορώσης τὰς διὰ τῶν σιδηροδρόμων ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν» (CIV) κατὰ τὸ κείμενον τὲ διατυπωθὲν ὑπὸ τῆς Προπαρασκευαστικῆς Ἐπιτροπῆς Ἀναθεωρήσεως.

Λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν συζητήσεων τῆς Διασκέψεως, ὡς αὗται ἀναφέρονται εἰς τὰ Πρακτικὰ τῶν Ἐπιτροπῶν I. II, III, IV, V καὶ VI καὶ τῆς Ὁλομελείας, οἱ Ἀντιπρόσωποι συνεφώνησαν ὅπως ὑποβάλωσιν πρὸς ὑπογραφὴν ὑπὸ τῶν οἰκείων Πληρεξουσίων τῶν διαφόρων Κρατῶν τὰ κάτωθι σχέδια :

Διεθνοῦς Συμβάσεως ἀφορώσης τὴν διὰ τοῦ σιδηροδρόμου μεταφορὰν ἐμπορευμάτων CIM μετὰ δέκα Παραρτημάτων.

Διεθνοῦς Συμβάσεως ἀφορώσης τὰς διὰ τοῦ σιδηροδρόμου μεταφορὰς ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν CIV, μετὰ τεσσάρων Παραρτημάτων καθὼς καὶ ἓν Συμπληρωματικὸν Πρωτόκολλον τῶν ὡς ἄνω Συμβάσεων.

Ἡ Διάσκεψις ἐνέκρινε τὴν Ἔκθεσιν Πεπραγμένων, ἥτις ὑπεβλήθη ὑπὸ τῆς Διοικούσης Ἐπιτροπῆς τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου ἐπὶ τῆς πρώτης περιόδου τῆς λειτουργίας αὐτῆς 1956—1960 καὶ ὥρισε τὰ κάτωθι Κράτη διὰ τὴν συγκρότησιν τῆς Διοικούσης Ἐπιτροπῆς διὰ τὴν ἀπὸ τῆς 1ης Μαρτίου 1961 ἀρχομένην πενταετῆ περίοδον :

—Ἑλβετία (μόνιμος ἕδρα), Βέλγιον, Δανία, Γαλλία, Ἑλλάς, Ἰταλία, Πολωνία, Πορτογαλία, καὶ Τσεχοσλοβακία.

Ἡ Διάσκεψις παρητήθη τοῦ καθορισμοῦ διατάξεων ὡς πρὸς τὴν συγκρότησιν τῆς Ἐπιτροπῆς διὰ τὰς ἑπομένας περιόδους καὶ ἀνέθεσεν εἰς τὴν Νέαν Διοικοῦσαν Ἐπιτροπὴν τὴν σύνταξιν τοῦ σχεδίου διὰ τὴν ἑπομένην πενταετῆ περίοδον.

'Εξ ἄλλου οἱ ἀντιπρόσωποι διεπίστωσαν ὅτι ἡ Διάσκεψις εἶχεν ἀναθέσει εἰς τὸ Κεντικὸν Γραφεῖον Διεθνῶν Μεταφορῶν διὰ τῶν Σιδηροδρόμων :

— τὴν συνέχισιν τῶν ἐργασιῶν διὰ τὴν ἐνοποίησιν τῆς εὐθύνης τοῦ σιδηροδρόμου ἐν περιπτώσει θανάτου, τραυματισμοῦ ἢ ἄλλης σωματικῆς βλάβης ἐπιβάτου, ἐπὶ τῷ σκοπῷ συντάξεως Σχεδίου Συμπληρωματικῆς Συμβάσεως εἰς τὴν CIV πρὸς ὑποβολὴν εἰς συγκληθησομένην ἔκτακτον Διάσκεψιν.

— τὴν μελέτην τοῦ προβλήματος καὶ τῆς τροποποιήσεως τῆς μορφῆς τῶν Συμβάσεων CIM καὶ CIV ὡς καὶ τὴν σύνταξιν σχεδίου διὰ τὴν προσεχῆ τακτικὴν 'Αναθεωρητικὴν Διάσκεψιν.

Τέλος, ἡ Διάσκεψις ἔλαβεν ὑπ' ὄψιν της τὴν δήλωσιν τοῦ 'Εκπροσώπου τοῦ Λιβάνου συμφώνως τῇ ὁποίᾳ τὸ Κράτος τοῦτο ἐπιθυμεῖ νὰ ὑπογράψῃ τὰς Συμβάσεις CIM καὶ CIV, ἀλλὰ πρὸς τὸ παρὸν κωλύεται ὡς πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ὅρων αὐτῶν ἐφόσον ὑπάρχει διακοπὴ συνεχείας μεταξὺ τοῦ δικτύου τῶν Σιδηροδρόμων τοῦ Λιβάνου καὶ τῶν δικτύων τῶν ὑπολοίπων συμβαλλομένων Κρατῶν.

Ζητεῖ δὲ ἀπὸ τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον τὴν συνέχισιν τῶν ἤδη ἀναληφθεισῶν ἐνεργειῶν πρὸς τὰς Κυβερνήσεις Λιβάνου καὶ Τουρκίας ἐπὶ σκοπῷ πληρώσεως τῶν ἀναγκαίων προϋποθέσεων πρὸς ἐφαρμογὴν τῶν δύο τούτων συμβάσεων ὑπὸ τοῦ Λιβάνου.

ΕΙΣ ΠΙΣΤΩΣΙΝ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ, ὑπεγράφη ἡ παροῦσα

ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΑΞΙΣ

'Εγένετο ἐν Βέρνῃ τὴν 25ην Φεβρουαρίου 1961, εἰς ἓν μόνον ἀντίτυπον τὸ ὁποῖον θὰ παραμείνῃ κατατεθειμένον ἐν τοῖς 'Αρχείοις τῆς 'Ελβετικῆς 'Ομοσπονδίας, αὐθεντικὸν ἀντίγραφον τοῦ ὁποίου θὰ δοθῇ εἰς ἑκάστην τῶν ἐν τῇ Διασκέψει ἐκπροσωπηθεισῶν Κυβερνήσεων :

Διὰ τὴν Αὐστρίαν : DR. KREMPLER.
Διὰ τὸ Βέλγιον : ALVIN.
Διὰ τὴν Βουλγαρίαν : S. DRAGOMIROV.
Διὰ τὴν Δανίαν : TH. JENSEN.
Διὰ τὴν 'Ισπανίαν : MARQUIS DE MIRAFLORES.
Διὰ τὴν Φιλλανδίαν : OSMO ORKOMIES.
Διὰ τὴν Γαλλίαν : E. DENNERY.
Διὰ τὴν 'Ελλάδα : A. HART—SOUTZOS.
Διὰ τὴν Οὐγγαρίαν : SKONDA ODON.
Διὰ τὴν 'Ιταλίαν : LUIGI BRANCA.
Διὰ τὸν Λίβανον : RAIF ABILLAMA.
Διὰ τὸ Λιχτενστάϊν : A. HILBE.
Διὰ τὸ Λουξεμβοῦργον : A. CLEMANG.
Διὰ τὴν Νορβηγίαν : HERN A. BROCH.
Διὰ τὴν 'Ολλανδίαν : H.E. SCHEFFER.
Διὰ τὴν Πολωνίαν : BATKOWSKI.
Διὰ τὴν Πορτογαλίαν : MARIO DIAS TRIGO.
Διὰ τὴν Ρουμανίαν : G. NISTORAN.
Διὰ τὸ 'Ηνωμένον Βασίλειον Μεγάλης Βρεταννίας καὶ Βορ. 'Ιρλανδίας : A.H. KENT.
Διὰ τὴν Σουηδίαν : CLAS NORDSTROM.
Διὰ τὴν 'Ελβετίαν : SCHALLER.
Διὰ τὴν Τσεχοσλοβακίαν : JAN OBHLIDAL.
Διὰ τὴν Τουρκίαν : H. UGAN.
Διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίαν : V. NICOLIC.

ΕΚ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ