



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NÚMERO — 40\$00

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e a assinaturas do «Diário do Governo» e do «Diário das Sessões», deve ser dirigida à Administração da Imprensa Nacional, Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5, Lisboa-1.

ASSINATURAS

As três séries . . . Ano	850\$	Semestre	450\$
A 1.ª série	340\$	»	180\$
A 2.ª série	340\$	»	180\$
A 3.ª série	320\$	»	170\$
Apêndices (art. 2.º, n.º 2, do Dec. n.º 365/70) — anual, 300\$			
«Diário das Sessões» e «Actas da Câmara Corporativa» — por cada período legislativo, 300\$			
Para o estrangeiro e ultramar acresce o porte do correio			

O preço dos anúncios é de 12\$ a linha, acrescido do respectivo imposto do selo, dependendo a sua publicação do pagamento antecipado a efectuar na Imprensa Nacional, quando se trate de entidade particular.

SUPLEMENTO

SUMÁRIO

Ministério dos Negócios Estrangeiros:

Decreto-Lei n.º 366/71:

Aprova, para ratificação, a Convenção Internacional Relativa ao Transporte de Mercadorias por Caminho de Ferro (CIM), a Convenção Internacional Relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Caminho de Ferro (CIV), seus respectivos Anexos, o Protocolo e o Protocolo Adicional às citadas Convenções, bem como a respectiva Acta Final, concluídos em Berna em 7 de Fevereiro de 1970.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos

Decreto-Lei n.º 366/71

de 25 de Agosto

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. São aprovados, para ratificação, a Convenção Internacional Relativa ao Transporte de Mercadorias por Caminho de Ferro (CIM), a Convenção Internacional Relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Caminho de Ferro (CIV), seus respectivos Anexos, o Protocolo e o Protocolo Adicional às citadas Convenções, bem como a respectiva Acta Final, concluídos em Berna em 7 de Fevereiro de 1970, cujo texto em francês e respectiva tradução para português vão anexos ao presente decreto-lei.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros. — *Marcello Caetano* — *Rui Manuel de Medeiros d'Espiney Patrício*.

Promulgado em 18 de Junho de 1971.

Publique-se.

O Presidente da República, AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ

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

Les plénipotentiaires soussignés, ayant reconnu la nécessité de réviser la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, signée à Berne le 25 février 1961, ont résolu, en conformité de l'article 69 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 établie pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux des États contractants et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste dressée 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 État et qui n'empruntent le territoire d'un autre État qu'en transit ne sont pas soumis à la présente Convention:

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

b) Même lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit ne sont pas exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'État de départ, si les États ou 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 États limitrophes et entre gares de deux États en transit par le territoire d'un troisième État, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport sont exclusivement exploitées par des chemins de fer de l'un de ces trois États, sont soumis au droit de cet État, lorsque l'expéditeur, en utilisant la lettre de voiture correspondante, revendique le régime du règlement intérieur applicable à ces chemins de fer et que les lois et règlements d'aucun des États intéressés ne s'y opposent.

ARTICLE 2

Dispositions relatives aux transports mixtes

§ 1. Peuvent être inscrites sur la liste prévue à l'article premier, en sus des lignes de chemins de fer, des lignes

⁽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.

régulières de services automobiles ou de navigation qui complètent des parcours par voie ferrée et sur lesquelles les transports internationaux sont effectués, sous la réserve que de telles lignes, dans la mesure où elles relient deux États contractants au moins, ne peuvent être inscrites sur la liste qu'avec l'assentiment commun de ces États.

§ 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 État 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 fixé en application de l'article 6, § 1, de 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 leur 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. Sont admis au transport sous certaines conditions:

a) Les matières et objets admis au transport aux conditions de l'Annexe I à la présente Convention ou des accords et des clauses tarifaires prévus au § 2;

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

- 1° Le transport est effectué en grande vitesse;
- 2° Les frais doivent être payés par l'expéditeur;
- 3° Les remboursements et les débours ne sont pas admis;

4° La lettre de voiture ne doit pas contenir la mention «en gare (bureau restant)»;

5° 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; une escorte n'est pas nécessaire si l'expéditeur s'engage par une mention dans la lettre de voiture à faire retirer le corps dans le délai prescrit dans le pays destinataire;

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 accompagnés d'un convoier; celui-ci assure notamment le graissage. Si l'expéditeur entend user de cette faculté, il doit en faire mention dans la lettre de voiture;

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

1° Ils doivent être accompagnés d'un convoyeur fourni par l'expéditeur. Un convoyeur n'est toutefois pas exigé:

Lorsqu'il s'agit d'animaux de petite taille remis au transport dans un emballage;

Lorsque cela est prévu dans les tarifs internationaux; ou

Lorsque les chemins de fer participant au transport y ont renoncé à la demande de l'expéditeur; dans ce cas, sauf convention contraire, le chemin de fer est déchargé de sa responsabilité pour toute perte ou avarie qui résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

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

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

3° La lettre de voiture ne doit pas contenir la mention «en gare (bureau restant)»;

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 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 après la communication de l'Office central prévue au troisième alinéa.

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

TITRE II

Du contrat de transport

CHAPITRE PREMIER

Forme et conditions du contrat de transport

ARTICLE 6

Teneur et forme de la lettre de voiture

§ 1. L'expéditeur doit présenter pour toute expédition soumise à la présente Convention une lettre de voiture dûment remplie.

Les chemins de fer fixent, pour la petite vitesse et pour la grande vitesse, le modèle de lettre de voiture, qui doit comporter un duplicata pour l'expéditeur.

En ce qui concerne les décisions des chemins de fer au sujet du modèle de la lettre de voiture, les dispositions de l'article 5, § 5, deuxième alinéa et première phrase du troisième alinéa, sont applicables par analogie.

Pour certains trafics importants ou pour certains trafics entre pays limitrophes, les tarifs peuvent prescrire l'emploi d'une lettre de voiture simplifiée, adaptée aux caractéristiques des trafics considérés.

§ 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 peuvent déterminer la langue dans laquelle doivent être rédigées les énonciations de la lettre de voiture faites par l'expéditeur. À défaut de dispositions de ce genre, les énonciations doivent être libellées dans l'une des langues officielles du pays de départ et une traduction en français, en allemand ou en italien doit être jointe, à moins que les énonciations 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 caractères latins.

§ 3. Le choix du modèle de lettre de voiture blanc ou du modèle à bords 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.

§ 4. Les mentions portées sur la lettre de voiture doivent être écrites ou imprimées en caractères indélébiles. Les lettres de voiture surchargées, grattées, ou celles sur lesquelles 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.

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

a) 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;

b) Le nom et l'adresse du destinataire. Une seule personne physique ou autre sujet de droit doit être indiqué comme destinataire. L'indication comme destina-

taire de la gare ou d'un agent de la gare destinataire n'est admise que si le tarif applicable le permet expressément. Les adresses n'indiquant pas le nom du destinataire, telles que «à l'ordre de...» ou «au porteur du duplicata de la lettre de voiture», ne sont pas autorisées;

c) La désignation de la marchandise. L'expéditeur doit désigner les marchandises admises au transport sous certaines conditions en vertu de l'article 4, § 1, lettre a), et § 2, sous le nom prescrit pour elles, les autres marchandises, lorsque l'expéditeur demande l'application d'un tarif déterminé, sous le nom prévu dans ce tarif, et dans tous les autres cas, sous la dénomination, correspondant à leur nature, usitée par le commerce dans l'État de départ;

d) Le 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 doivent être inscrits par le chemin de fer expéditeur;

e) Pour les envois de détail: le nombre de colis et 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 numéro du wagon et, en outre, 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) Le nom et l'adresse de l'expéditeur complétés, s'il le juge utile, par son adresse télégraphique ou téléphonique. Une seule personne physique ou autre sujet de droit doit figurer sur la lettre de voiture comme expéditeur.

Si les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice l'exigent, l'expéditeur doit ajouter à son nom et à son adresse sa signature manuscrite, imprimée ou apposée au moyen d'un timbre; à cet effet, le modèle de lettre de voiture utilisé peut comporter la mention «signature».

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

a) La mention «en gare (bureau restant)» ou la mention «livrable à domicile», à la condition que ces modes de livraison soient admis à la gare destinataire. L'expéditeur qui demande que l'envoi soit livré sur un embranchement du destinataire doit porter la mention correspondante dans la lettre de voiture, à la suite des nom et adresse du 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 et des débours en chiffres (article 19);

f) L'itinéraire prescrit conformément aux dispositions de l'article 10, § 1, et l'indication des gares où doivent

s'accomplir les opérations de douane et d'autres autorités administratives;

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

h) La mention que le destinataire n'a pas le droit de modifier le contrat de transport; cette mention doit avoir le libellé suivant: «Destinataire non autorisé à donner des ordres ultérieurs»;

i) Le nombre des convoyeurs ou la mention «sans convoyeur», conformément à l'article 4, § 1, lettre d), 1°.

§ 7. 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 de la lettre de voiture. Ces feuilles complémentaires doivent avoir le même format que la lettre de voiture, être établies par décalque en autant d'exemplaires que la lettre de voiture en comporte et être signées par l'expéditeur. La lettre de voiture doit mentionner 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.

§ 8. Il n'est permis d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations que si elles sont prescrites ou admises par les lois et règlements d'un État 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.

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

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

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

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

d) Des marchandises admises au transport sous certaines conditions, lorsqu'il s'agit de 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 ou des accords et clauses tarifaires prévus à l'article 4, § 2.

§ 10. 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, des tarifs internationaux ou des accords entre les chemins de fer intéressés l'autorisent pour tout l'itinéraire.

§ 11. 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 . . .»;

«À la disposition de N . . .»;

«Pour être réexpédié à N . . .»;

«Assuré auprès de N . . .»;

«Pour la ligne de navigation N . . .» ou «pour le navire N . . .»;

«Provenant de la ligne de navigation N . . .» ou «du navire N . . .»;

«Pour la ligne de service automobile N . . .»;

«Provenant de la ligne de service automobile N . . .»;

«Pour la ligne aérienne N . . .»;

«Provenant de la ligne aérienne N . . .»;

«Pour l'exportation à destination de N . . .».

ARTICLE 7

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

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

§ 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 prescriptions relatives au transport des marchandises admises au transport sous certaines conditions ont été respectées.

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'État 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 ou si les prescriptions relatives au transport des marchandises admises au transport sous certaines conditions n'ont pas été respectées, 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 État déterminent les conditions dans lesquelles le chemin de fer est tenu de constater le poids de la marchandise ou le nombre des colis, ainsi que la tare réelle des wagons.

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

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

Les pesages effectués sur des ponts-bascule de particuliers sont assimilés à ceux qui le sont sur des ponts-bascule du chemin de fer, en tant que les conditions

établies à ce sujet par le chemin de fer compétent sont remplies.

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

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 2 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) La surtaxe est égale à 2 francs par kilogramme de poids brut du colis entier:

1° En cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets exclus du transport en vertu de l'Annexe I;

2° 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'observation de ces conditions;

b) La surtaxe est égale à 15 francs par 100 kg de poids en excédent sur la limite de charge, en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur;

c) La surtaxe est égale au double de la différence:

1° Entre le prix de transport qui aurait dû être perçu depuis le point de départ jusqu'au point de destination et celui qui a été calculé, 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 lettre a), ou en général en cas de désignation pouvant faire bénéficier l'envoi d'un tarif plus réduit que celui qui est effectivement applicable;

2° Entre le prix de transport du poids déclaré et celui du poids constaté, en cas d'indication d'un poids inférieur au poids réel.

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

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

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

§ 10. La surtaxe n'est pas due:

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

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

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

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

e) En cas d'indication inexacte du poids sans qu'il y ait surcharge, lorsque la différence entre le poids indiqué dans la lettre de voiture et le poids constaté ne dépasse pas 3 pour cent du poids déclaré;

f) En cas de surcharge d'un wagon, lorsque le chemin de fer n'a ni publié ni indiqué à l'expéditeur la limite de charge d'une manière qui lui permette de l'observer.

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

§ 2. L'apposition du timbre sur la lettre de voiture et, le cas échéant, sur chaque feuille complémentaire doit avoir lieu immédiatement après la remise de la totalité de l'envoi faisant l'objet de la lettre de voiture et — en tant que les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice le prévoient — le paiement des frais que l'expéditeur prend à sa charge ou le dépôt d'une garantie conformément à l'article 17, § 7. L'apposition du timbre doit avoir lieu en présence de l'expéditeur si celui-ci le demande.

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

§ 4. Toutefois, en ce qui concerne les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions passées avec lui, lorsque de telles conventions sont autorisées à la gare expéditrice, les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids de la marchandise, 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.

Le chemin de fer n'est responsable ni du poids de la marchandise ni du nombre des colis résultant des énonciations de la lettre de voiture, lorsqu'il est évident qu'aucun manque effectif ne correspond à la différence de poids ou de nombre des colis.

§ 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 transport, avant de restituer ce duplicata à l'expéditeur.

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

ARTICLE 9

Tarifs. Accords particuliers

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

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

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

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

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

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

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

Les tarifs et les modifications de tarifs sont considérés comme dûment publiés au moment où le chemin de fer en met tous les détails à la disposition des usagers.

§ 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 une lettre de voiture de petite vitesse qu'avec une lettre de voiture de grande vitesse, sous les conditions de délai de livraison qui résultent, pour chacune de ces lettres de voiture, des dispositions de l'article 6, § 3, et de l'article 11.

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

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

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

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

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

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

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

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

Il en est de même si, à défaut d'indications suffisantes de l'expéditeur, le chemin de fer a appliqué la soudure des tarifs alors qu'il existe un tarif international plus avantageux quant au prix, toutes autres conditions étant par ailleurs identiques.

ARTICLE 11

Délais de livraison

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

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

a) Pour les wagons complets:

1° En grande vitesse:

Délai d'expédition — 12 heures;

Délai de transport:

Pour les premiers 300 km — 24 heures;
et ensuite

Par fraction indivisible de 400 km —
24 heures;

2° En petite vitesse:

Délai d'expédition — 24 heures;

Délai de transport:

Pour les premiers 200 km — 24 heures;
et ensuite

Par fraction indivisible de 300 km —
24 heures;

b) Pour les envois de détail:

1° En grande vitesse:

Délai d'expédition — 12 heures;

Délai de transport, par fraction indivisible de
300 km — 24 heures;

2° En petite vitesse:

Délai d'expédition — 24 heures;

Délai de transport, par fraction indivisible de
200 km — 24 heures.

Toutes les distances se rapportent aux distances d'application des tarifs.

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

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

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

b) Pour les transports qui empruntent:

Soit une ligne ou un réseau non équipé pour le traitement rapide des envois;

Soit la mer ou les voies navigables intérieures par bac ou par bateau;

Soit une route ne comportant pas de voie ferrée;

Soit certains raccordements reliant deux lignes d'un même réseau ou de réseaux différents;

Soit une ligne secondaire;

Soit une ligne dont les rails n'ont pas l'écartement normal;

c) Pour les transports qui sont taxés à des tarifs intérieurs spéciaux et exceptionnels à prix réduits;

d) À l'occasion de circonstances extraordinaires de nature à déterminer:

Soit un développement anormal du trafic;

Soit des difficultés anormales pour l'exploitation.

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

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

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

est un dimanche ou un jour férié légal et lorsque la gare expéditrice n'est pas ouverte, pour les envois en grande vitesse, ce dimanche ou ce jour férié.

§ 7. Le délai de livraison est prolongé pour tous les envois, sauf faute imputable au chemin de fer, de la durée du séjour que nécessitent:

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

b) L'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives;

c) La modification du contrat de transport ordonnée en vertu de l'article 21 ou de l'article 22;

d) Les soins spéciaux à donner à l'envoi (soins à donner aux animaux, réglage, etc.);

e) Le transbordement ou la rectification d'un chargement défectueux effectué par l'expéditeur;

f) Toute interruption de trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport.

§ 8. Le délai de livraison est suspendu:

a) Pour la petite vitesse, les dimanches et jours fériés légaux;

b) Pour la grande vitesse, les dimanches et certains jours fériés légaux lorsque, dans un État, les lois ou règlements prévoient pour ceux-ci une suspension du délai de livraison en trafic ferroviaire intérieur;

c) Pour la grande vitesse et la petite vitesse, les samedis, lorsque, dans un État, les lois ou règlements prévoient pour ceux-ci une suspension du délai de livraison en trafic ferroviaire intérieur.

§ 9. La cause et la durée des prolongations et suspensions du délai de livraison prévues aux §§ 7 et 8 doivent être mentionnées dans la lettre de voiture. Le cas échéant, ces prolongations et suspensions peuvent être prouvées par des moyens autres que les mentions portées sur la lettre de voiture.

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

En outre, pour les envois en grande vitesse, lorsque le délai de livraison doit prendre fin un dimanche ou un jour férié définis au § 8, lettre b), l'expiration de ce délai est reportée à l'heure correspondante du premier jour ouvrable suivant.

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

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

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

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

ARTICLE 12

État, emballage et marquage de la marchandise

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

§ 2. Lorsque, par sa nature, la marchandise exige un emballage, l'expéditeur doit l'emballer de telle sorte qu'elle soit préservée de perte totale ou partielle et d'avarie en

cours de transport et qu'elle ne risque pas de porter dommage aux personnes, au matériel ou aux autres marchandises.

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

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

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

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

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

a) L'adresse du destinataire sur le colis lui-même ou sur une étiquette agréée par le chemin de fer;

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 fermé, 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 ou par d'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 ou par d'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 sont pas jointes à la lettre de voiture (voir article 15, § 1) ou si elles doivent être fournies par le destinataire, l'expéditeur est tenu d'indiquer dans la lettre de voiture la gare, le bureau de douane ou de toute autre autorité, où les pièces respectives seront mises à la disposition du chemin de fer et où les formalités doivent être remplies. Si l'expéditeur assiste lui-même aux opérations exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou s'y fait représenter par un mandataire, il suffit que ces pièces soient présentées lors des dites opérations.

§ 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 confiés; 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 des douanes ou d'autres autorités administratives au sujet de l'emballage et du bâchage des marchandises. Si l'expéditeur n'a pas emballé ou bâché les marchandises conformément à ces prescriptions, le chemin de fer a le droit d'y pourvoir, les frais grevant la marchandise.

Le chemin de fer peut refuser les envois dont la fermeture apposée par les douanes ou par d'autres autorités administratives est endommagée ou défectueuse.

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 ou par d'autres autorités administratives

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

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

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

b) Si et dans la mesure où les lois et règlements du pays où doivent s'effectuer les formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives l'autorisent, d'accomplir lui-même ces formalités ou de les faire accomplir par un mandataire;

c) Lorsque lui-même ou son mandataire assiste aux opérations précitées ou les effectue, de procéder également au paiement des droits de douane et autres frais si les lois et règlements du pays où s'accomplissent lesdites opérations l'autorisent.

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 par d'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. Les formalités susdites peuvent également être accomplies par le destinataire à la gare de destination non pourvue d'un bureau de douane, si les lois ou les règlements nationaux l'admettent ou s'il y a une autorisation préalable du chemin de fer et de la douane. Si le destinataire use de l'un des droits que lui donne le présent alinéa, il doit acquitter au préalable les frais grevant l'envoi.

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

ARTICLE 16

Livraison

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

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

§ 2. Sont assimilés à la livraison de la marchandise au destinataire:

a) La remise de celle-ci aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du chemin de fer;

b) L'entreposage auprès du chemin de fer ou le dépôt chez un commissionnaire-expéditeur ou dans un entrepôt public;

effectués conformément aux dispositions en vigueur.

§ 3. Les lois et règlements en vigueur à la gare destinataire ou les contrats avec le destinataire déterminent si le chemin de fer a le droit ou l'obligation de remettre la marchandise au destinataire ailleurs qu'à la gare destinataire, soit sur embranchement particulier, soit à son domicile, soit dans un dépôt du chemin de fer. Si le chemin de fer remet ou fait remettre la marchandise sur un embranchement particulier, à domicile ou dans un dépôt, la livraison n'est réputée effectuée qu'au moment de cette remise. Sauf accord contraire entre le chemin de fer et l'embranché, les opérations effectuées par le chemin de fer, pour le compte et sous la direction de l'embranché, ne sont pas couvertes par le contrat de transport.

§ 4. Après l'arrivée de la marchandise à la gare destinataire, le destinataire a le droit de demander au chemin de fer de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise. 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 dans la lettre de voiture en utilisant l'une des mentions suivantes:

a) 1° «Franco de port», s'il prend à sa charge uniquement le prix de transport;

2° «Franco de port y compris . . .», s'il prend à sa charge des frais en sus du prix de transport. Il doit désigner exactement ces frais; les adjonctions, qui ne peuvent concerner que des frais accessoires ou autres frais survenant à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, ainsi que les sommes perçues soit par les douanes, soit par d'autres autorités administra-

tives, ne doivent pas avoir pour effet de diviser le montant total d'une même catégorie de frais (par exemple, le montant total des droits de douane et des autres sommes à payer à la douane, la taxe sur la valeur ajoutée étant considérée comme une catégorie séparée);

3° «Franco de port jusqu'à X» (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifications des pays limitrophes), s'il prend à sa charge le prix de transport jusqu'à X;

4° «Franco de port y compris . . . jusqu'à X» (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifications des pays limitrophes), s'il prend à sa charge des frais en sus du prix de transport jusqu'à X, à l'exclusion de tous frais se rapportant au pays ou au chemin de fer subséquent. L'expéditeur doit désigner exactement ces frais; les adjonctions, qui ne peuvent concerner que des frais accessoires ou autres frais survenant à partir de l'acceptation au transport jusqu'à X, ainsi que les sommes perçues soit par les douanes, soit par d'autres autorités administratives, ne doivent pas avoir pour effet de diviser le montant total d'une même catégorie de frais (par exemple, le montant total des droits de douane et des autres sommes à payer à la douane, la taxe sur la valeur ajoutée étant considérée comme une catégorie séparée);

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

c) «Franco pour . . .», s'il prend à sa charge une somme déterminée. Sauf dispositions contraires dans les tarifs, cette somme doit être exprimée dans la monnaie du pays expéditeur.

Les frais accessoires et autres frais qui, d'après les règlements et les tarifs intérieurs du pays expéditeur ou, le cas échéant, d'après le tarif international appliqué, doivent être calculés pour tout le parcours intéressé, ainsi que la taxe d'intérêt à la livraison prévue à l'article 20, § 2, sont toujours payés en totalité par l'expéditeur en cas de paiement des frais selon lettre a), 4°.

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

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

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

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

§ 7. Si le montant des frais que l'expéditeur prend à sa charge ne peut être fixé exactement au moment de la remise au transport, 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. Le chemin de fer peut exiger à titre de garantie le dépôt contre reçu d'une somme représentant approximativement les frais. Un

compte de frais détaillé dressé d'après les indications du bulletin d'affranchissement est délivré à l'expéditeur contre restitution du reçu.

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

ARTICLE 18

Rectification des perceptions

§ 1. En cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans la détermination ou la perception des frais, le trop-perçu est restitué d'office par le chemin de fer ou le moins-perçu versé au chemin de fer, pour autant que la différence en plus ou en moins dépasse 10 francs par lettre de voiture.

§ 2. 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.

§ 3. Les sommes dues en vertu du présent article portent intérêt à 5 pour cent l'an lorsqu'elles dépassent 10 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.

Si l'ayant droit ne remet pas au chemin de fer, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective des pièces.

ARTICLE 19

Remboursements et débours

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

§ 2. Le chemin de fer n'est tenu de payer le remboursement qu'autant que le montant en a été versé par le destinataire. Ce montant doit être mis à disposition dans le délai de trente jours à partir de ce versement; en cas de retard, des intérêts à 5 pour cent l'an sont dus à dater de l'expiration de ce délai.

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

§ 4. L'envoi contre remboursement donne lieu à la perception d'une taxe à déterminer par les tarifs; cette taxe est due même si le remboursement est annulé ou réduit

par une modification du contrat de transport (article 21, § 1).

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

ARTICLE 20

Déclaration d'intérêt à la livraison

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

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

e) Que la marchandise soit livrée à une gare autre que la gare destinataire indiquée sur la lettre de voiture ou qu'elle soit retournée à la gare expéditrice; dans ce cas, l'expéditeur peut prescrire qu'une expédition commencée en petite vitesse soit continuée en grande vitesse ou inversement, à condition que la gare où le transport a été arrêté soit ouverte aux deux services; il peut également prescrire le tarif à appliquer et l'itinéraire à suivre. L'expéditeur doit également donner une nouvelle prescription d'affranchissement, s'il a pris des frais à sa charge jusqu'à un point de soudure des tarifications, selon les modalités de l'article 17, § 2, et si, par suite de la modification du contrat de transport, l'envoi n'est plus acheminé par ce point. La nouvelle prescription d'affranchissement ne doit toutefois pas entraîner de modification de la prescription initiale pour les pays déjà empruntés, à l'exception de la modification admise sous lettre h).

À 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 fixé par les chemins de fer et publié.

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

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

c) Lorsque celui-ci a fait valoir le droit résultant pour lui du contrat de transport conformément à l'article 16, § 4;

d) Lorsque le destinataire est autorisé, conformément à l'article 22, à donner des ordres, dès que l'envoi est entré dans le territoire douanier du pays de destination.

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

ARTICLE 22

Droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport

§ 1. Le destinataire a le droit de modifier le contrat de transport lorsque l'expéditeur n'a pas pris à sa charge les frais afférents au transport dans le pays de destination, ni porté sur la lettre de voiture la mention prévue à l'article 6, § 6, 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 fixé par les chemins de fer et publié, 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 ou par téléscripteur, 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 accepté la marchandise;

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

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

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

ARTICLE 23

Exécution des ordres ultérieurs

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

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

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

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

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

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

Les tarifs applicables sont ceux 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, grevent la marchandise.

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

ARTICLE 24

Empêchements au transport

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 25

Empêchements à la livraison

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

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

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 si survient un empêchement à la livraison. En dehors de ce cas, la marchandise ne peut être retournée à l'expéditeur sans son consentement exprès.

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

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

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

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

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

TITRE III

Responsabilité. Actions

CHAPITRE PREMIER

Responsabilité

ARTICLE 26

Responsabilité collective des chemins de fer

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

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

ARTICLE 27

Etendue de la responsabilité

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

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

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

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

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

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

Chargement dans un wagon qui présente un vice apparent pour l'expéditeur ou 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 que la perte ou l'avarie résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

ARTICLE 28

Charge de la preuve

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

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

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

ARTICLE 29

Présomption en cas de réexpédition

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

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

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

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

ARTICLE 30

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

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

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

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

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

ARTICLE 31

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

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

D'après le cours à la bourse;

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

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

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

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser 50 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 au jour et lieu du paiement de l'indemnité.

ARTICLE 32

Restrictions de la responsabilité en cas de déchet de route

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

rance déterminée comme suit, quel que soit le parcours effectué:

a) 2 pour cent du poids pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'état humide ainsi que pour les marchandises suivantes:

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

b) 1 pour cent pour toutes les autres marchandises sèches également sujettes à déchet de route.

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

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

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

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

ARTICLE 33

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

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

Toutefois l'indemnité ne peut dépasser:

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

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

ARTICLE 34**Montant de l'indemnité pour dépassement du délai de livraison**

§ 1. En cas de dépassement de plus de 48 heures 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 restituer un dixième du prix du transport, mais au maximum 50 francs par envoi.

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

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

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

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

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

ARTICLE 35**Limitation de l'indemnité par certains tarifs**

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

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

ARTICLE 36**Montant de l'indemnité en cas de déclaration d'intérêt à la livraison**

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

ARTICLE 37**Montant de l'indemnité en cas de dol ou de faute lourde imputable au chemin de fer**

Dans tous les cas où le dépassement du délai de livraison, la perte totale ou partielle ou l'avarie subis par la marchandise ont pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, celui-ci doit complètement indemniser l'ayant droit pour le préjudice prouvé. En cas de faute lourde, la responsabilité est, toutefois, limitée au double des maxima prévus aux articles 31, 33, 34, 35 et 36.

ARTICLE 38**Intérêts de l'indemnité. Restitution des indemnités**

§ 1. L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de 5 pour cent l'an, ne sont dus que si l'indemnité dépasse 10 francs par lettre de voiture; ils courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 41, ou, s'il n'y a pas eu de réclamation du jour de la demande en justice.

Si l'ayant droit ne remet pas au chemin de fer, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective des pièces.

§ 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 tous les cas régis par la présente Convention, 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 qui s'y trouvent prévues.

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

CHAPITRE II**Réclamations administratives. Actions judiciaires
Procédure et prescription****ARTICLE 41****Réclamations administratives**

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

§ 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 l'expéditeur présente la réclamation, il doit produire le duplicata de la lettre de voiture. À défaut, il ne peut présenter de réclamation au chemin de fer qu'avec l'autorisation du destinataire ou s'il apporte la preuve que celui-ci a refusé l'envoi.

Quand le destinataire présente la réclamation, il doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

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

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

ARTICLE 42**Personnes qui peuvent exercer l'action judiciaire contre le chemin de fer**

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

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

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

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

b) Au destinataire, à partir du moment où:

1° Il a retiré la lettre de voiture, ou

2° Il a accepté la marchandise, ou

3° Il a fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16, § 4, ou

4° Il a fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 22. Toutefois le droit d'exercer cette action est éteint dès que la personne désignée par le destinataire conformément à l'article 22, § 1, lettre c), a, soit retiré la lettre de voiture, soit accepté la marchandise, soit fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16, § 4.

§ 4. Pour exercer ses actions, l'expéditeur doit présenter le duplicata de la lettre de voiture. Toutefois, à défaut, il ne peut exercer les actions qui lui appartiennent en vertu du § 3, lettre a), qu'avec l'autorisation du destinataire ou s'il apporte la preuve que celui-ci a refusé l'envoi.

Pour exercer ses actions, le destinataire doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

ARTICLE 43

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 44

Compétence

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

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

ARTICLE 45

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

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

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

§ 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

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

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

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

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

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

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

2° Si la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 45 n'a été omise que par la faute de 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:

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

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

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

ARTICLE 47

Prescription de l'action

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

Toutefois, la prescription est de deux 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 effectué 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, d'autres frais ou de surtaxes, ou pour les actions en rectification en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul:

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

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

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

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

e) Pour les actions relatives aux remboursements prévus à l'article 19: du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

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

g) Pour les actions en paiement d'un supplément de droit réclamé par la douane ou par d'autres autorités administratives: du jour de la réclamation de la douane ou de ces autorités;

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE III

Règlement des comptes. Recours des chemins de fer entre eux

ARTICLE 48

Règlement des comptes entre chemins de fer

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 49

Recours en cas d'indemnité pour perte ou pour avarie

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

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

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

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

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

ARTICLE 50

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

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

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

a) Entre deux chemins de fer voisins:

1° Le délai d'expédition est partagé par moitié;

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

b) Entre trois chemins de fer ou plus:

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

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

3° Les deux autres tiers du délai de transport sont partagés proportionnellement au nombre de kilomètres de distance d'application des tarifs sur chacun de ces chemins de fer.

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

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

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

ARTICLE 51

Procédure de recours

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

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

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

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

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

ARTICLE 52

Compétence pour les recours

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

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

ARTICLE 53

Accords au sujet des recours

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

TITRE IV

Dispositions diverses

ARTICLE 54

Application du droit national

A défaut de stipulations dans la présente Convention, dans les dispositions spéciales conformes à l'article 60, § 4, dans les dispositions complémentaires conformes à l'article 60, § 5, et dans les tarifs internationaux, 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, en vertu des dispositions de la présente Convention contradictoirement ou par défaut par le juge compétent sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat intéressé. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

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

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

§ 3. Le matériel roulant du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au transport et appartenant au chemin de fer, tels que containers, agès 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 du pays (cours de conversion).

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

ARTICLE 58

Office central des transports internationaux par chemins de fer

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

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

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

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

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

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

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

g) D'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 69, 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, de tenir à jour et de publier la liste des lignes soumises à la présente Convention. A cet effet, il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2.

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

§ 3. La radiation d'une ligne est effectuée par l'Office central, dès que celui des Etats contractants à la demande duquel cette ligne a été portée sur la liste lui a notifié qu'elle doit être radiée.

§ 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. Pour le transport des wagons de particuliers, des dispositions spéciales sont prévues à l'Annexe IV.

§ 2. Pour le transport des containers, des dispositions spéciales sont prévues à l'Annexe V.

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

§ 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;

f) Transports effectués sous le couvert de lettres de voiture ne servant pas de document de taxation et de facturation; deux ou plusieurs Etats contractants, par des accords spéciaux, ou les chemins de fer, au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs, peuvent convenir de certaines conditions adaptées à ces transports et dérogeant à la présente Convention.

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

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

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

ARTICLE 61

Règlement des différends par voie d'arbitrage

§ 1. En tant qu'ils ne peuvent être réglés par les parties elles-mêmes, les litiges ayant pour objet l'inter-

prétation ou l'application, d'une part, de la Convention, valable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel, et des dispositions complémentaires, édictées par certains États contractants et, d'autre part, des accords spéciaux prévus à l'article 60, § 4, peuvent, à la demande des parties, être soumis à des tribunaux arbitraux dont la composition et la procédure font l'objet de l'Annexe VII à la présente Convention.

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

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

a) Sans préjudice du règlement de différends en vertu d'autres dispositions légales;

1° Des litiges entre États contractants;

2° Des litiges entre États contractants d'une part et États non contractants d'autre part;

3° Des litiges entre États non contractants;

pourvu que, dans les deux derniers cas, la Convention soit applicable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel;

b) Des litiges entre entreprises de transport;

c) Des litiges entre entreprises de transport et usagers;

d) Des litiges entre usagers.

§ 4. La mise en œuvre de la procédure arbitrale a, quant à la suspension et à l'interruption de la prescription de la créance litigieuse, le même effet que l'ouverture de l'action devant le tribunal ordinaire.

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

TITRE V

Dispositions exceptionnelles

ARTICLE 62

Dérogations temporaires

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

a) Que les expéditions au départ de cet État devront être affranchies:

1° Soit jusqu'à ses frontières;

2° Soit au moins jusqu'à ses frontières;

b) Que les expéditions à destination de cet État devront être affranchies au départ:

1° Soit au moins jusqu'à ses frontières, pour autant que l'État de départ n'a pas à recourir à la restriction visée sous a), 1°;

2° Soit au plus jusqu'à ses frontières;

c) Que les expéditions soit en provenance soit à destination de cet État 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 États pourront, par des autorisations générales ou particulières données aux administrations de chemins de fer, déroger aux dispositions des articles 17, 19, 21 et 22 de la Convention en décidant, dans leurs relations réciproques:

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

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

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

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

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

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 États 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 État peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises à la Convention, ajouter l'ensemble des causes d'exonération énoncées ci-après à celles qui sont prévues à l'article 27.

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

Ces causes d'exonération sont les suivantes:

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

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

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

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

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

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

Les causes d'exonération ci-dessus ne suppriment ni ne diminuent en rien les obligations générales du transporteur, et notamment son obligation d'exercer une dili-

gence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité ou pour lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou pour approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où la marchandise est chargée, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation de la marchandise.

Lorsque le transporteur fait valoir les causes d'exonération qui précèdent, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que le dépassement du délai de livraison, la perte ou l'avarie est dû à une faute du transporteur, du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés, faute autre que celle 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 États, l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces États.

§ 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 États.

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

ARTICLE 64

Responsabilité en cas d'accidents nucléaires

Le chemin de fer est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu de la présente Convention, lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et que, en vertu des prescriptions spéciales en vigueur dans un État 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 30 avril 1970 à la signature des États précédemment contractants et de ceux 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 ratifiée par quinze États ou au plus tard un an après la signature, le Gouvernement suisse se mettra en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la Convention en vigueur.

ARTICLE 67

Adhésion à la Convention

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

§ 2. À moins que dans les six mois à compter de la date de cet avis, deux États 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'État demandeur et à tous les États contractants.

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

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

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

La Convention est valable, pour tout État contractant, jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra sa mise en vigueur. Tout État 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 États contractants.

À défaut de notification dans le délai indiqué, l'engagement sera prolongé de plein droit pour une période de trois années, et ainsi de suite, de trois ans 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 États admis à participer à la Convention au cours de la période quinquennale ou d'une des périodes triennales sont engagés jusqu'à la fin de cette période, puis jusqu'à la fin de chacune des périodes suivantes, tant qu'ils n'auront pas dénoncé leur engagement un an au moins avant l'expiration de l'une d'entre elles.

ARTICLE 69

Révision de la Convention

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

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

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

D'entente avec la majorité des États 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 États 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 États 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; en ce qui concerne l'article 6 de cette Annexe, c'est la disposition relative à la Commission de révision qui est applicable aux Commissions préliminaires.

§ 2. La mise en vigueur de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une Conférence de révision emporte abrogation de la Convention antérieure et de ses Annexes même à l'égard des États 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, 7 (sauf § 1), 8 (sauf § 1), 10 (sauf § 6, deuxième alinéa), 11, 12 (sauf § 4), 13, 14 (sauf § 2, deuxième alinéa), 15 (sauf § 1, premier alinéa), 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 30, 35, 36, 41, 48, 49, 50, 53, 60 (sauf § 5) et les Annexes VI et VII 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 États contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans les quatre 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 huitième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central a porté leur acceptation à la connaissance des Gouvernements des États contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification de l'acceptation 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 IV); et

c) Le Règlement international concernant le transport des containers (Annexe V);

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

Les décisions des Commissions d'experts sont notifiées sans délai aux Gouvernements des États contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans les quatre 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 huitième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central a porté leur acceptation à la connaissance des Gouvernements des États contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification de l'acceptation des décisions.

ARTICLE 70

Textes de la Convention. Traductions officielles

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

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

En cas de divergence, le texte français fait loi.

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 sept février mil neuf cent soixante-dix, 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.

ANNEXE I

(ARTICLES 3 ET 4)

RÈGLEMENT INTERNATIONAL CONCERNANT LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR CHEMINS DE FER (RID).

(Edité à part)

ANNEXE II

(ARTICLE 58)

RÈGLEMENT RELATIF À L'OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER (OCTI)

ARTICLE PREMIER

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

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

A cet effet, le Comité administratif:

a) Veille à la bonne application par l'Office central des Conventions ainsi que des autres textes issus des conférences de révision et préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de ces Conventions et textes;

b) Donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un État contractant ou par le directeur de l'Office.

§ 2. — a) Le Comité administratif se réunit à Berne. Il se compose de onze membres, choisis parmi les États contractants;

b) La Confédération suisse dispose d'un siège permanent dans le Comité, dont elle assume la présidence. Les autres États membres sont nommés pour cinq ans. Pour chaque période quinquennale, une Conférence diplomatique détermine, sur proposition du Comité administratif en fonction, la composition du Comité administratif, en tenant compte d'une équitable répartition géographique;

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

d) Chaque État 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;

b) Le Comité administratif nomme le directeur général, le vice-directeur général, les conseillers et les conseillers-adjoints de l'Office central; le Gouvernement suisse lui présente des propositions pour la nomination du directeur général et du vice-directeur général. 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 diplomatique chargée de déterminer sa composition, 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 ne peut dépasser un montant fixé par kilomètre. Sur proposition du Comité administratif en fonction, ce montant est arrêté pour chaque période quinquennale par la Conférence diplomatique chargée selon les dispositions de l'article premier, § 2, b), du présent Règlement de déterminer la composition du Comité administratif pour cette même période. Exceptionnellement, cette contribution peut, après accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, et approbation du Comité administratif, être réduite de 50 pour cent au maximum pour des lignes exploitées dans des conditions particulières. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre est fixé, pour chaque exercice, par le Comité administratif, l'Office central entendu. Il est toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'ont pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé est versé à un fonds de réserve.

§ 2. A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1^{er} octobre, n'aurait pas versé sa part est, une deu-

xième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvelle au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi de son rapport de gestion pour l'exercice écoulé. (Si, à la date du 1^{er} juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche est fait auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues. En cas d'insuccès, l'Office central l'avise, trois mois plus tard, que, si le versement attendu n'a pas été effectué avant la fin de l'année, son abstention sera interprétée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la Convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche avant le 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté, tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procède à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

§ 3. Les montants non recouverts doivent, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et peuvent être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte est portée, dans un compte spécial, au débit des autres Etats contractants dans la proportion du nombre de kilomètres de lignes soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il 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 5 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 VII).

§ 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 VII).

§ 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 69, §§ 3 ET 4)

STATUT RELATIF À LA COMMISSION DE RÉVISION ET AUX COMMISSIONS D'EXPERTS

ARTICLE PREMIER

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

ARTICLE 2

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

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

ARTICLE 3

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

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

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

ARTICLE 4

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

Le directeur général de l'Office central ou son représentant prend 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

La Commission de révision est valablement constituée lorsque la moitié des Etats contractants sont représentés; les Commissions d'experts 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 est adoptée si le nombre de voix positives est:

a) Au moins égal au tiers du nombre des Etats représentés à la Commission;

b) Supérieur au nombre des voix négatives.

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 IV

(ARTICLE 60, § 1)

**RÈGLEMENT INTERNATIONAL
CONCERNANT LE TRANSPORT DES WAGONS
DE PARTICULIERS (RIP)**

(Edité à part)

ANNEXE V

(ARTICLE 60, § 2)

**RÈGLEMENT INTERNATIONAL
CONCERNANT LE TRANSPORT DES CONTAINERS (RICO)**

(Edité à part)

ANNEXE VI

(ARTICLE 60, § 3)

**RÈGLEMENT INTERNATIONAL
CONCERNANT LE TRANSPORT DES COLIS EXPRESS (RIEx)**

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

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

§ 2. Sont 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 celui qui est fixé en application de l'article 6, § 1, de la présente Convention. Le formulaire à utiliser et les mentions qui doivent ou peuvent y être portées sont déterminés par le tarif. En tout cas ce document doit contenir les indications suivantes:

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

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

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

§ 6. Les tarifs peuvent aussi prévoir des dérogations aux dispositions de la présente Convention autres que celles qui sont spécifiées ci-dessus; il ne peut toutefois pas être apporté de dérogations aux dispositions des articles 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 VII

(ARTICLE 61)

RÈGLEMENT D'ARBITRAGE

ARTICLE PREMIER

Nombre des arbitres

Les tribunaux arbitraux constitués pour connaître des litiges autres que ceux entre États 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 État contractant peut désigner au plus deux de ses ressortissants, spécialistes du droit international des transports, pour être inscrits sur la liste d'arbitres, établie et tenue à jour par le Gouvernement suisse.

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 3

Compromis

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

- a) L'objet du différend, déterminé d'une façon aussi précise et claire que possible;
- b) La composition du tribunal et les délais utiles pour la nomination du ou des arbitres;
- c) Le lieu du tribunal.

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

ARTICLE 4

Procédure

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

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

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

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

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

ARTICLE 5

Greffes

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 (CIV)

Les plénipotentiaires soussignés, ayant reconnu la nécessité de réviser la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer, signée à Berne le 25 février 1961, ont résolu, en conformité de l'article 68 de ladite Convention, de conclure une nouvelle Convention à cet effet et son convenus des articles suivants:

TITRE PREMIER

Objet et portée de la Convention

ARTICLE PREMIER

Chemins de fer et transports auxquels s'applique la Convention

§ 1. La présente Convention s'applique, sous réserve des exceptions prévues aux paragraphes suivants, à tous les transports de voyageurs et de bagages avec des titres de transport internationaux établis pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux des États contractants et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste dressée conformément à l'article 55.

§ 2. Les transports dont la gare¹ de départ et la gare d'arrivée sont situées sur le territoire d'un même État et qui n'empruntent le territoire d'un autre État qu'en transit ne sont pas soumis à la présente Convention:

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

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

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

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

ARTICLE 2

Dispositions relatives aux transports mixtes

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

§ 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 État 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

Obligation pour le chemin de fer de transporter

§ 1. Le chemin de fer est tenu d'effecteur, 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 des tarifs internationaux;

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 États en vue de leur publication.

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

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.

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 internationaux, 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 **Q**.

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

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

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

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

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

ARTICLE 6

Réduction de prix pour les enfants

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

§ 2. Les enfants âgés de plus de cinq ans jusqu'à dix ans révolus et les enfants plus jeunes pour lesquels une place distincte est réclamée sont transportés à des prix réduits qui ne peuvent dépasser la moitié des prix perçus pour les billets d'adultes, sauf en ce qui concerne les suppléments perçus pour l'utilisation de certaines voitures ou de certains trains et sans préjudice de l'arrondissement des sommes effectué conformément aux règles de l'administration d'émission du billet.

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

§ 3. Les tarifs internationaux 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. Arrêts aux gares intermédiaires. Utilisation des places

La durée de validité des billets et les arrêts en cours de route sont réglés par les tarifs internationaux.

L'occupation, l'attribution et la location des places dans les trains sont réglées par les tarifs ou les prescriptions des chemins de fer.

ARTICLE 8

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 ou faire modifier l'itinéraire, dans les conditions fixées par les tarifs internationaux.

ARTICLE 9

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 taxe 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 10

Personnes exclues du train ou admises sous conditions

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

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

b) Les personnes qui, en raison d'une maladie ou pour d'autres causes, paraîtraient devoir incommoder leurs voisins, à moins qu'un compartiment entier n'ait été loué pour elles d'avance ou ne puisse être mis à leur disposition contre paiement; toutefois, les personnes tombées malades en cours de route doivent être transportées au moins jusqu'à la première gare où il est possible de leur donner les soins nécessaires. Le prix du voyage leur sera restitué, dans les conditions fixées à l'article 23, 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 État.

ARTICLE 11

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 15, lettre c), 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 au 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 chiens sont cependant admis, s'ils sont portés sur les genoux ou tenus de près en laisse sur le plancher de la voiture et muselés de manière à ne pouvoir mettre en danger leur entourage; sont, en outre, admis d'autres petits animaux, s'ils sont enfermés dans des cages, caisses, paniers ou autres emballages appropriés, qui doivent être conçus de manière à exclure toute blessure ou souillure des voyageurs ainsi que tout dommage ou salissure de la voiture et des colis à main qui s'y trouvent, et si ces emballages peuvent être portés sur les genoux ou placés comme les colis à main. Les chiens et les autres petits animaux ne sont en outre admis que s'ils ne peuvent incommoder les voyageurs par leur odeur ou leur bruit, que les lois et règlements des différents Etats ne s'y opposent pas et qu'aucun voyageur n'y fasse objection. Les tarifs et les horaires peuvent interdire ou autoriser l'admission d'animaux dans certaines catégories de voitures ou de trains. Les tarifs indiquent si et pour quels animaux le prix de transport doit être payé.

§ 3. Les tarifs internationaux peuvent prévoir à quelles conditions les objets introduits dans les voitures en contravention aux dispositions des §§ 1 et 2, lettre b), sont néanmoins transportés comme colis à main ou comme bagages.

§ 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). S'il n'est pas possible de déterminer quelle est la personne qui a pris avec elle les objets soumis à vérification le chemin de fer effectue celle-ci en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer.

§ 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 12

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 doivent porter de manière appropriée l'horaire des trains à la connaissance du public.

§ 3. Les horaires ou les tarifs doivent indiquer les restrictions dans l'utilisation de certains trains ou de certaines classes.

ARTICLE 13

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 14

Objets admis au transport

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

§ 2. Les tarifs internationaux peuvent autoriser, sous certaines conditions, le transport comme bagages d'autres objets et d'animaux.

§ 3. 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 15

Objets exclus du transport

Sont exclus du transport comme bagages:

a) 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;

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

c) Les matières et objets dangereux, notamment les armes chargées, les matières et objets explosibles et in-

flammables, les matières comburantes, toxiques, radioactives, corrosives, ainsi que les matières répugnantes ou susceptibles de produire une infection.

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

ARTICLE 16

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 14 et 15; il supporte toutes les conséquences d'une infraction à ces prescriptions.

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

§ 3. En cas d'infraction aux dispositions des articles 14 et 15, le détenteur du bulletin de bagages doit payer une surtaxe à fixer par les tarifs internationaux, sans préjudice du supplément de prix de transport et, s'il y a lieu, des indemnités pour le dommage.

ARTICLE 17

Conditionnement, emballage et marquage 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. Le voyageur est tenu d'indiquer sur chaque colis, en un endroit bien visible, son nom, son adresse, la gare de destination et le pays de destination, dans des conditions de fixité suffisantes, d'une manière claire, indélébile et ne permettant aucune confusion. Le chemin de fer a le droit de refuser les colis ne portant pas les indications prescrites. Les indications périmées doivent être enlevées ou rendues illisibles par le voyageur.

ARTICLE 18

Enregistrement et transport des bagages

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

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

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

Les tarifs déterminent si et dans quelles conditions des bagages peuvent être admis au transport par un itinéraire autre que celui qui est indiqué sur le billet présenté ou sans présentation de billets. Lorsque les tarifs prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation de billets, les dispositions de la présente Convention fixant les droits et obligations du voyageur que ses bagages accompagnent s'appliquent à l'expéditeur de bagages enregistrés sans présentations 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. Le voyageur peut indiquer, sous les conditions en vigueur à la gare de départ, le train par lequel ses bagages doivent être expédiés. S'il n'use pas de cette faculté, l'acheminement a lieu par le premier train approprié.

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

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

ARTICLE 19

Bulletin de bagages

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

§ 2. Les bulletins de bagages délivrés pour un transport international régi par la présente Convention doivent porter de le signe ☐ et, sauf exceptions prévues dans les tarifs internationaux, comporter les mentions suivantes:

- a) L'indication des gares de départ et de destination;
- b) L'itinéraire;

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

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

e) Le nombre et le poids des colis;

f) Le montant du prix de transport et des autres frais.

§ 3. Les tarifs internationaux ou les accords entre chemins de fer déterminent la forme et la langue dans lesquelles les bulletins de bagage doivent être imprimés et remplis.

§ 4. Le voyageur est tenu de s'assurer, à la réception du bulletin de bagages, que celui-ci a été établi conformément à ses indications.

ARTICLE 20

Livraison

§ 1. La livraison des bagages a lieu contre remise du bulletin de bagages et, le cas échéant, contre paiement des frais qui grèvent l'envoi. Le chemin de fer n'est pas tenu de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

Sont assimilées à la livraison des bagages au détenteur du bulletin, la remise de ceux-ci effectuée conformément

aux dispositions en vigueur, aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du chemin de fer, ainsi que le fait de confier des animaux vivants à un tiers.

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

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

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

§ 6. S'il en est requis par le détenteur du bulletin de bagages et en sa présence, le chemin de fer est tenu de procéder à la vérification des bagages, en vue de constater un dommage allégué. Le détenteur du bulletin de bagages a le droit de refuser la réception des bagages, si le chemin de fer ne donne pas suite à sa demande.

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

CHAPITRE III

Dispositions communes au transport des voyageurs et des bagages

ARTICLE 21

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 internationaux n'est obligatoire que dans les États dont les chemins de fer participent à ces tarifs comme réseaux de départ ou d'arrivée. Ces tarifs et leurs modifications entrent en vigueur à la date indiquée lors de leur publication. Les majorations de prix 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 internationaux ou de leur extraits indiquant les prix des billets internationaux qui y sont en vente et les taxes correspondantes pour les bagages.

§ 4. Les tarifs internationaux 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 ou d'autres avantages peuvent être accordés soit pour le service du chemin de fer, soit pour le service des administrations publiques, soit aux œuvres de bienfaisance, d'éducation et d'instruction.

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

ARTICLE 22

Formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives

Le voyageur est tenu de se conformer aux prescriptions édictées par les douanes ou par d'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 23

Restitutions et paiements supplémentaires

§ 1. Les prix de transport sont remboursés en totalité ou en partie, lorsque:

- a) Le billet n'a pas été utilisé ou l'a été partiellement;
- b) Par suite du manque de place, le billet a été utilisé dans une classe ou une catégorie de train inférieure à celle pour laquelle il a été délivré;
- c) Les bagages ont été retirés, soit à la gare expéditrice, soit à une gare intermédiaire.

Les tarifs internationaux fixent les pièces et attestations à produire à l'appui de la demande de remboursement, les montants à rembourser, ainsi que les sommes exclues de la restitution.

§ 2. Toutefois, ces tarifs peuvent exclure, dans des cas déterminés, le remboursement du prix de transport ou le subordonner à certaines conditions.

§ 3. Toute demande de restitution fondée sur les dispositions du présent article, ainsi que sur celles de l'article 10, lettre b), est irrecevable si elle n'a pas été présentée au chemin de fer dans un délai de six mois, compté, pour les billets, à partir de l'expiration de leur validité, pour les bulletins de bagages, à partir du jour de leur émission.

§ 4. 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, lorsqu'il dépasse deux francs par billet ou par bulletin de bagages.

§ 5. Pour le calcul du trop-perçu ou du moins-perçu, il convient d'appliquer le cours du change officiel du jour où le prix de transport a été perçu; si le paiement en est effectué dans une monnaie autre que la monnaie de per-

ception, le cours applicable est celui du jour où a lieu ce paiement.

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

ARTICLE 24

Contestations

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

TITRE III

Responsabilité. Actions

CHAPITRE PREMIER

Responsabilité

ARTICLE 25

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 une correspondance manquée, reste soumise aux lois et règlements de l'État où le fait s'est produit.

§ 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 11, § 5, que des dommages causés par sa faute.

§ 3. Les articles ci-après du présent titre ne sont pas applicables aux cas des §§ 1 et 2.

ARTICLE 26

Responsabilité collective des chemins de fer pour les bagages

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

§ 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 39, § 2, concernant le chemin de fer destinataire.

ARTICLE 27

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

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

ARTICLE 28

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 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.

ARTICLE 29

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 comme perdu quand il n'a pas été livré ou mis à sa disposition dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 20, § 2.

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

Dans le délai de trente jours qui suit la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que le bagage lui soit livré à l'une des gares du parcours, contre paiement des frais afférents au transport depuis la gare de départ jusqu'à celle où a lieu la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite éventuellement des frais qui auraient été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard prévue à l'article 32.

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'État dont il relève.

ARTICLE 30

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 31

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 32

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

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

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

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

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

En cas d'avarie, elles se cumulent, s'il y a lieu, avec l'indemnité prévue à l'article 31.

Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux §§ 1 et 2 avec celles prévues aux articles 30 et 31 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 33

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

Dans tous les cas où le retard à la livraison, la perte totale ou partielle ou l'avarie des bagages ont pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, celui-ci doit complètement indemniser l'ayant droit pour le préjudice prouvé. En cas de faute lourde, la responsabilité est, toutefois, limitée au double des maxima prévus aux articles 30, 31 et 32.

ARTICLE 34

Intérêts de l'indemnité. Restitution des indemnités

§ 1. L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de 5 pour cent l'an, ne sont dus que si l'indemnité dépasse 10 francs par bulletin de bagages; ils courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 37 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

Si l'ayant droit ne remet pas au chemin de fer, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justifica-

tives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective des pièces.

§ 2. Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

ARTICLE 35

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents

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

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

ARTICLE 36

Exercice d'actions extracontractuelles

Dans tous les cas régis par la présente Convention, 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 qui s'y trouvent prévues.

Il en est de même pour toute action exercée contre les personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 35.

CHAPITRE II

**Réclamations administratives. Actions judiciaires
Procédure et prescription**

ARTICLE 37

Réclamations administratives

§ 1. Les réclamations administratives relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 39.

§ 2. Le droit de présenter la réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le chemin de fer en vertu de l'article 38.

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

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

ARTICLE 38

**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 39

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

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

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

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

§ 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 désignés aux §§ 1 et 2, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

ARTICLE 40

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 41

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

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

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

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

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

ARTICLE 42

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 contre le chemin de fer née du contrat de transport 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 39,

§ 2, dans un délai ne dépassant pas vingt et un jours non compris celui de la réception des bagages par l'ayant droit;

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

1° Si la perte ou l'avarie a été constatée avant la réception des bagages par l'ayant droit conformément à l'article 41;

2° Si la constatation, qui aurait dû être faite conformément à l'article 41, n'a été omise que par la faute du chemin de fer;

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

1° Qu'immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages, la demande de constatation conforme à l'article 41 soit faite par l'ayant droit; lorsque ce délai doit prendre fin un dimanche ou un jour férié légal, son expiration est reportée au premier jour ouvrable suivant;

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

ARTICLE 43

Prescription de l'action

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

Toutefois, la prescription est de deux 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 quatorzième jour qui suit l'expiration du délai prévu à l'article 20, § 2;

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 d'un supplément de droit réclamé par la douane ou d'autres autorités administratives: du jour de la réclamation de la douane ou de ces autorités;

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 37, 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 44

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 45

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 46

Recours en cas d'indemnité pour retard à la livraison

Les règles énoncées dans l'article 45 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 47

Procédure de recours

§ 1. Le chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 45 et 46 n'est jamais habilité à contester le bien-fondé du paiement effectué par l'administration exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par l'autorité de justice après que l'assignation lui avait été dûment signifiée et qu'il avait été mis à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de

l'action principale fixe, selon les circonstances de fait, les délais impartis pour la signification et pour l'intervention.

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

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

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

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

ARTICLE 48

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 49

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 50

Application du droit national

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

ARTICLE 51

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 52

Exécution des jugements. Saisies et cautions

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

Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient pro-

noncées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

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

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

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'État du domicile du propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier État.

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

ARTICLE 53

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 54

Office central des transports internationaux par chemins de fer

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

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

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

c) De 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 États contractants ou d'une des entreprises de transport dont les lignes sont inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 55, la conciliation, soit en prêtant ses bons offices ou sa médiation, soit de toute autre manière, en vue de régler les différends entre lesdits États ou entreprises

ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;

e) D'émettre, à la demande des parties en cause — États, 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'arbitrages;

g) D'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des conférences prévues à l'article 64, quand il y a lieu.

§ 2. Un règlement spécial constituant l'Annexe I 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 55

Liste des lignes soumises à la Convention

§ 1. L'Office central prévu à l'article 54 est chargé d'établir, de tenir à jour et de publier la liste de lignes soumises à la présente Convention. À cet effet, il reçoit les notifications des États contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2.

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

§ 3. La radiation d'une ligne est effectuée par l'Office central, dès que celui des États contractants à la demande duquel cette ligne a été portée sur la liste lui a notifié qu'elle doit être radiée.

§ 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 56

Dispositions complémentaires

Les dispositions complémentaires que certains États 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 État, sans pouvoir porter dérogation à la présente Convention.

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

ARTICLE 57

Règlement des différends par voie d'arbitrage

§ 1. En tant qu'ils ne peuvent être réglés para les parties elles-mêmes, les litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention, valable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel, et des dispositions complémentaires édictées par certains États 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 III à la présente Convention.

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

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

a) Sans préjudice du règlement de différends en vertu d'autres dispositions légales:

1° Des litiges entre Etats contractants;

2° Des litiges entre Etats contractants d'une part et Etats non contractants d'autre part;

3° Des litiges entre Etats non contractants; pourvu que, dans les deux derniers cas, la Convention soit applicable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel;

b) Des litiges entre entreprises de transport;

c) Des litiges entre entreprises de transport et usagers;

d) Des litiges entre usagers.

§ 4. La mise en œuvre de la procédure arbitrale a, quant à la suspension et à l'interruption de la prescription de la créance litigieuse, le même effet que l'ouverture de l'action devant le tribunal ordinaire.

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

TITRE V

Dispositions exceptionnelles

ARTICLE 58

Responsabilité en trafic fer-mer

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

Le transporteur ne peut s'en prévaloir que s'il fait la preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement des bagages à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

Ces causes d'exonération sont les suivantes:

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

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

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

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

e) Sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer.

Les causes d'exonération ci-dessus ne suppriment ni ne diminuent en rien les obligations générales du transporteur, et notamment son obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité ou pour lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou pour approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les bagages sont chargés, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des bagages.

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

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

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

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

Les bagages en cours de transport ne seront pas affectés par lesdites mesures.

ARTICLE 59

Responsabilité en cas d'accidents nucléaires

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

TITRE VI

Dispositions finales

ARTICLE 60

Signature

La présente Convention, dont les Annexes font partie intégrante, demeure ouverte jusqu'au 30 avril 1970 à la signature des Etats précédemment contractants et de ceux qui ont été invités à se faire représenter à la Conférence ordinaire de révision.

ARTICLE 61

Ratifications. Mise en vigueur

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

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze Etats ou au plus tard un an après la signature, 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 62

Adhésion à la Convention

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

§ 2. A moins que dans les six mois, à compter de la date de cet avis, deux États 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'État demandeur et à tous les États contractants.

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

§ 3. Toute admission produit ses effets un mois après la date de l'avis envoyé par le Gouvernement suisse, 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 63

Durée de l'engagement des États contractants

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

La Convention est valable, pour tout État contractant, jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra sa mise en vigueur. Tout État 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 États contractants.

À défaut de notification dans le délai indiqué, l'engagement sera prolongé de plein droit pour une période de trois années, et ainsi de suite, de trois ans 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 États admis à participer à la Convention au cours de la période quinquennale ou d'une des périodes triennales sont engagés jusqu'à la fin de cette période, puis jusqu'à la fin de chacune des périodes suivantes, tant qu'ils n'auront pas dénoncé leur engagement un an au moins avant l'expiration de l'une d'entre elles.

ARTICLE 64

Révision de la Convention

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

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

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

D'entente avec la majorité des États 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 États 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 États 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 II 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 et de ses Annexes même à l'égard des États contractants qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

§ 3. Dans l'intervalle des conférences de révision, les articles 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 29, 37, 44, 45, 46, 49 et l'Annexe III peuvent être modifiés par une Commission de révision. L'organisation et le fonctionnement de cette Commission font l'objet de l'Annexe II à la présente Convention.

Les décisions de la Commission de révision sont notifiées sans délai aux Gouvernements des États contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans les quatre 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 huitième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central a porté leur acceptation à la connaissance des Gouvernements des États contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification de l'acceptation des décisions.

ARTICLE 65

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, un texte en langue italienne et un texte en langue arabe, 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 sept février mil neuf cent soixante-dix, 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.

ANNEXE I

(ARTICLE 54)

**RÈGLEMENT RELATIF À L'OFFICE CENTRAL
DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS
DE FER (OCTI)**

ARTICLE PREMIER

§ 1. L'Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI) 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 54 de la Convention et est confié à un Comité administratif.

A cet effet, le Comité administratif:

a) Veille à la bonne application par l'Office central des Conventions, ainsi que des autres textes issus des conférences de révision, et préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de ces Conventions et textes;

b) Donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat contractant ou par le directeur de l'Office.

§ 2. — a) Le Comité administratif se réunit à Berne. Il se compose de 11 membres, choisis parmi les Etats contractants.

b) La Confédération suisse dispose d'un siège permanent dans le Comité, dont elle assume la présidence. Les autres Etats membres sont nommés pour cinq ans. Pour chaque période quinquennale, une Conférence diplomatique détermine, sur proposition du Comité administratif en fonction, la composition du Comité administratif, en tenant compte d'une équitable répartition géographique.

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

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

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

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

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.

b) Le Comité administratif nomme le directeur général, le vice-directeur général, les conseillers et les conseillers-adjoints de l'Office central; le Gouvernement suisse lui présente des propositions pour la nomination du directeur général et du vice-directeur général. 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 diplomatique chargée de déterminer sa composition, 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 ne peut dépasser un montant fixé par kilomètre. Sur proposition du Comité administratif en fonction, ce montant est arrêté pour chaque période quinquennale par la Conférence diplomatique chargée selon les dispositions de l'article premier, § 2, b), du présent Règlement de déterminer la composition du Comité administratif pour cette même période. Exceptionnellement, cette contribution peut, après accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, et approbation du Comité administratif, être réduite de 50 pour cent au maximum pour des lignes exploitées dans des conditions particulières. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre est fixé, pour chaque exercice, par le Comité administratif, l'Office central entendu. Il est toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'ont pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé est versé à un fonds de réserve.

§ 2. A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1^{er} octobre, n'aurait pas versé sa part est, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvelle ou début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi de son rapport de gestion pour l'exercice écoulé. Si, à la date du 1^{er} juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche est faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues. En cas d'insuccès, l'Office central l'avise, trois mois plus tard, que, si le versement attendu n'a pas été effectué avant la fin de l'année, son abstention sera interprétée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la Convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche avant le 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté, tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procède à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

§ 3. Les montants non recouverts doivent, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et peuvent être repartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte est portée, dans un compte spécial, au débit des autres Etats contractants dans la proportion du nombre de kilomètres de lignes soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il a déjà, pendant la période de deux ans qui s'est terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été partie avec lui à la Convention.

§ 4. L'Etat dont les lignes ont été radiées dans les conditions indiquées au § 2 ci-dessus ne peut les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en

payant, au préalable, les sommes dont il est resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de 5 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 57 de la Convention (Annexe III).

§ 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 57 de la Convention (Annexe III).

§ 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 54, § 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 II

(ARTICLE 64, § 3)

STATUT RELATIF À 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 internationaux par chemins de fer, qui les porte immédiatement à la connaissance des autres Etats contractants.

ARTICLE 2

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

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

ARTICLE 3

Tous les Etats contractants peuvent prendre part aux travaux de la Commission.

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

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

ARTICLE 4

L'Office central instruit les questions à traiter et assume le service du secrétariat de la Commission.

Le directeur générale de l'Office central ou son représentant prend 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 lorsque la moitié des Etats contractants sont représentés.

ARTICLE 7

La Commission désigne pour chaque session un président et un ou deux vice-présidents.

ARTICLE 8

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

ARTICLE 9

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

Une proposition est adoptée si le nombre de voix positives est:

- a) Au moins égal au tiers du nombre des États représentés à la Commission;
- b) Supérieur au nombre des voix négatives.

ARTICLE 10

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

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

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

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

ARTICLE 11

Pour faciliter les travaux, la Commission peut constituer des sous-commissions; elle peut aussi constituer des sous-commissions chargées de préparer pour une session ultérieure des questions déterminées.

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

ANNEXE III

(ARTICLE 57)

RÈGLEMENT D'ARBITRAGE

ARTICLE PREMIER

Nombre des arbitres

Les tribunaux arbitraux constitués pour connaître des litiges autres que ceux entre États 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 État contractant peut désigner au plus deux de ses ressortissants, spécialistes du droit international des transports, pour être inscrits sur la liste d'arbitres, établie et tenue à jour par le Gouvernement suisse.

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 3

Compromis

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

- a) L'objet du différent, déterminé d'une façon aussi précise et claire que possible;
- b) La composition du tribunal et les délais utiles pour la nomination du ou des arbitres;
- c) Le lieu du tribunal.

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

ARTICLE 4

Procédure

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

- a) Le tribunal arbitral instruit et juge les causes dont il est saisi sur les éléments fournis par les parties sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;
- b) Il ne peut accorder plus ou autre chose que les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;
- c) La sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par l'intermédiaire de l'Office central;
- d) Sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, la sentence arbitrale n'est pas susceptible de recours, exception faite toutefois de la révision ou de la nullité.

ARTICLE 5

Greffes

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 concernant les contributions aux dépenses de l'Office central des États parties aux Conventions internationales du 25 février 1961 concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV), signées à Berne le 7 février 1970.

A l'occasion de la septième Conférence de révision des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV) du 25 février 1961, auxquelles sont parties l'Algérie, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Irak, l'Iran, l'Irlande, l'Italie, le Liechtenstein, le Luxembourg, le Maroc, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Suède, la Suisse, la Syrie, la Tchécoslovaquie, la Tunisie, la Turquie et la Yougoslavie, les plénipotentiaires soussignés sont convenus de ce qui suit:

Ayant constaté qu'en dépit de la politique d'économies suivie par l'Office central, les taux kilométriques maximaux fixés dans l'Annexe V à la CIM et l'Annexe II à la CIV pour calculer les parts contributives des États aux dépenses de l'Office central, complétés par la contribution complémentaire annuelle octroyée par décision de la Conférence diplomatique tenue à Berne du 27 au 29 avril 1964, ne suffisent plus à couvrir les frais nécessaires d'administration de l'Office central, il est décidé:

De prévoir une nouvelle contribution complémentaire annuelle de franc or 1,20 par kilomètre pour la CIM et la CIV;

D'autoriser le Comité administratif à déterminer, pour la première fois en 1971, lors de l'approbation des comptes annuels afférents à l'exercice 1970, les parts contributives des États contractants en fonction des taux kilométriques maximaux fixés dans les Conventions CIM et CIV du 25 février 1961, du Protocole B du 29 avril 1964 et des contributions complémentaires spécifiées dans le présent Protocole.

Le présent Protocole demeure ouvert à la signature jusqu'au 30 avril 1970.

En foi de quoi, les plénipotentiaires ci-après, s'étant communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont dressé et signé le présent Protocole.

Fait à Berne, le sept février mil neuf cent soixante-dix, 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.

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 7 février 1970.

Les plénipotentiaires soussignés sont convenus des dispositions ci-après:

I

1° Afin de rendre obligatoires pour l'utilisateur, selon le droit du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, les prescriptions des Conventions de 1970 en ce qui concerne les lignes des parties territoriales d'Etats non signataires ou non adhérents, le Gouvernement du Royaume-Uni, par dérogation aux dispositions de ces Conventions, est habilité à insérer, pour le trafic en provenance du Royaume-Uni, une référence au présent Protocole additionnel dans les formules imprimées de la lettre de voiture (CIM), du billet international et du bulletin de bagages (CIV).

2° Compte tenu du fait qu'au Royaume-Uni, la législation relative aux transports ne comporte aucune obligation de publier les tarifs, ni de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme, il est admis que:

a) Les dispositions de la CIM ne s'appliquent pas dans le Royaume-Uni si elles comportent une obligation de publier des tarifs et de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme;

b) Les prix de transport et les frais accessoires que le chemin de fer est autorisé à percevoir au Royaume-Uni y sont applicables au trafic international soumis à la CIM.

3° Jusqu'à la conclusion et l'entrée en vigueur d'un appendice spécial à l'Annexe I à la CIM contenant les prescriptions dérogatoires relatives au trafic fer-mer des matières dangereuses entre le Continent et le Royaume-Uni, les matières dangereuses qui seront transportées sous le régime de la CIM, à destination ou en provenance du Royaume-Uni, doivent satisfaire aux prescriptions de l'Annexe I et, en outre, aux conditions du Royaume-Uni en ce qui concerne ses réglementations ferroviaires et maritimes du transport des matières dangereuses.

II

1° Afin de rendre obligatoires pour l'utilisateur, selon le droit de l'Irlande, les prescriptions des Conventions de 1970 en ce qui concerne les lignes des parties territoriales d'Etats non signataires ou non adhérents, le Gouvernement d'Irlande, par dérogation aux dispositions de ces Conventions, est habilité à insérer, pour le trafic en provenance d'Irlande, une référence au présent Protocole additionnel dans les formules imprimées de la lettre de voiture (CIM), du billet international et du bulletin de bagages (CIV).

2° Compte tenu du fait qu'en Irlande 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 en Irlande 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 en Irlande y sont applicables au trafic international soumis à la CIM.

3° Jusqu'à la conclusion et l'entrée en vigueur d'un appendice spécial à l'Annexe I à la CIM contenant les prescriptions dérogatoires relatives au trafic fer-mer des matières dangereuses entre le Continent et l'Irlande, les matières dangereuses qui seront transportées sous le régime de la CIM, à destination ou en provenance d'Irlande, doivent satisfaire aux prescriptions de l'Annexe I et, en outre, aux conditions de l'Irlande en ce qui concerne ses réglementations ferroviaires et maritimes du transport des matières dangereuses.

III

Les dispositions des Conventions CIM et CIV ne pourront prévaloir contre celles que certains Etats seront amenés à prendre, dans le trafic entre eux, en application de certains traités tels que les traités relatifs à la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier et à la Communauté Economique Européenne.

IV

Ce Protocole, complétant les Conventions de 1970, demeure ouvert à la signature jusqu'au 30 avril 1970.

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 62 de la CIV de 1970 peuvent adhérer au présent Protocole par notification.

L'instrument de la ratification ou la notification de l'adhésion sera déposé auprès du Gouvernement suisse.

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 sept février mil neuf cent soixante-dix, 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.

Acte final de la septième 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 69 de la Convention internationale concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et de l'article 68 de la Convention internationale concernant le transport par chemins de fer des voyageurs et des bagages (CIV), toutes deux en date du 25 février 1961, le Gouvernement suisse a convoqué une Conférence en vue de réviser ces Conventions.

La conférence s'est tenue à Berne du 2 au 7 février 1970.

Les participants étaient les suivants:

I

Délégués des États parties aux Conventions du 25 février 1961

Algérie:

- S. Exc. M. M'hamed Yousfi, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire d'Algérie en Suisse.
- M. Khelladi M., Conseiller près l'Ambassade d'Algérie à Berne.
- M. Zahi A., Sous-directeur des Chemins de fer au Ministère d'Etat chargé des Transports
- M. Keddad A., Inspecteur, chef du Contrôle des Recettes à la S. N. C. F. A.
- M. Lalle M., Chef de service au Contentieux de la S. N. C. F. A.

Autriche:

- M. Stanfel R., Directeur général au Ministère fédéral des Transports et des Entreprises étatisées.
- M. Peschorn O., Conseiller supérieur des Chemins de fer fédéraux autrichiens au Ministère fédéral des Transports et des Entreprises étatisées.
- M. Zach K., Inspecteur central à la Direction générale des Chemins de fer fédéraux autrichiens.
- M. Scheich M., Premier Secrétaire près l'Ambassade d'Autriche à Berne.

Belgique:

- S. Exc. M. Louis Colot, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Belgique en Suisse.
- M. Lambotte E., Directeur à l'Administration des Transports du Ministère des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones.
- M. De Roover P., Inspecteur principal ff. à l'Administration des Transports du Ministère des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones.

M. Vermer J., Conseiller près l'Ambassade de Belgique à Berne.

M. Malfaison F., Inspecteur principal à la S. N. C. B.

Bulgarie:

- S. Exc. M. Lubomir Anguelov, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de la République Populaire de Bulgarie en Suisse.
- M. Gantchev G. I., Conseiller auprès du Conseil des Ministres de Bulgarie.
- M. Koltchev St. G., Spécialiste principal au Ministère du Transport.
- M. Nikoloff K., Inspecteur à la Direction générale des Chemins de fer bulgares.

Danemark:

- M. Jenstrup S. A., Directeur des Affaires économiques à la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat danois.
- M. Seltøf H. J., Chef de section à la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat danois.

Espagne:

- S. Exc. M. José Felipe de Alcover y Sureda, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire d'Espagne en Suisse.
- M. Angel Labayen, Comte de La Quinta de La Enjarada, Ministre-Conseiller près l'Ambassade d'Espagne à Berne.
- M. Lowy Szabo J., Chef du Cabinet des Relations internationales au Ministère des Travaux publics.
- M. Imedio Diaz A., Chef des Relations internationales au Secrétariat général de la R. E. N. F. E.

Finlande:

- M. Krogius H., Premier Secrétaire près l'Ambassade de Finlande à Berne.
- M. Narvala N. G., Chef de Section à la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat de Finlande.

France:

- M. Gabarra J., Conseiller des Affaires Etrangères au Ministère des Affaires Etrangères.
- M. Julien P., Administrateur civil au Ministère des Transports.
- M. Harburger M., Attaché principal d'Administration, Chef de division au Ministère des Transports.

- M. Lemontey J., Magistrat, Chef du Bureau du Droit Européen et international au Ministère de la Justice.
 M. Mirski C., Inspecteur principal hors classe, Chef de Division à la Direction des Etudes juridiques et du Contentieux de la S. N. C. F.
 M. Collas A., Chef d'Etudes administratives à la Direction commerciale de la S. N. C. F.

Grèce:

- S. Exc. M. Jean Georgiou, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Grèce en Suisse.
 M. Bacarinos E., Conseiller commercial près l'Ambassade de Grèce à Berne.

Hongrie:

- M. Kruzel D., Chef du Département des Relations internationales au Ministère des Communications et des Postes.
 M. Csurgay E., Chef de division au Département des Relations internationales du Ministère des Communications et des Postes.
 M. Nánássy B., Directeur supérieur au Ministère des Communications et des Postes.
 M. Gresznáryk P., Secrétaire d'Ambassade à la Division du Contentieux du Ministère des Affaires Etrangères.

Irak:

- M. Al Saadi A. J., Directeur général des Chemins de fer de la République irakienne.
 M. Haba M., Inspecteur général des Chemins de fer de la République irakienne.
 M. Nida A. K., Directeur général adjoint des Chemins de fer de la République irakienne.
 M. Alani H., Chef du Trafic des Chemins de fer de la République irakienne.
 M. Safwat W., Surveillant des Transports internationaux des Chemins de fer de la République irakienne.
 M. Said H., Président du Syndicat des employés et ouvriers des chemins de fer.

Iran:

- M. Vafai M., Troisième Secrétaire près l'Ambassade de l'Iran à Berne.

Irlande:

- M. J. O'Callaghan, Assistant Principal, Department of Transport and Power.
 M. P. Murphy, Secretary, Irish Embassy, Berne.
 M. T. A. O'Connor, Executivé International, Córas Iompair Eireann.

Italie:

- M. Molinengo F., Directeur central du Service commercial et du trafic des Chemins de fer italiens de l'Etat.
 M. Sirignano A., Inspecteur général de l'Inspectorat général M. C. T. C. au Ministère des Transports et de l'Aviation civile.
 M. Martini R., Inspecteur principal au Service commercial et du trafic des Chemins de fer italiens de l'Etat.

Liechtenstein:

- M. Beck B., Directeur de l'Office de l'Industrie et des Métiers du Gouvernement de la Principauté.

Luxembourg:

- M. Eichhorn P., Commissaire du Gouvernement près la Société Nationale des Chemins de fer Luxembourgeois.

Maroc:

- S. Exc. M. Nacer El Fassi, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire du Maroc en Suisse.
 M. Temri M., Ingénieur, Chef de l'Exploitation de l'Office national des Chemins de fer marocains.
 M. Bouab A., Premier Secrétaire près l'Ambassade du Maroc à Berne.

Norvège:

- S. Exc. M. N. A. Jørgensen, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Norvège en Suisse.
 M. Heier O., Directeur adjoint à la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat norvégien.

Pays-Bas:

- Jonkheer Eduard Beelaerts van Blokland, Conseiller près l'Ambassade des Pays-Bas à Berne.
 M. Glazenburg S., Chef de la Division des transports ferroviaires internationaux au Ministère des Transports et du Waterstaat.
 M. Van Es M., Adjoint du chef de la Division des transports ferroviaires internationaux au Ministère des Transports et du Waterstaat.
 M. Parent A., Inspecteur en chef à la Direction commerciale de la S. A. des Chemins de fer néerlandais.
 M. Van der Bruggen E., Conseiller juridique au Service juridique de la S. A. des Chemins de fer néerlandais.
 M. Hoebé J. F. W., Secrétaire de l'Organisation des Usagers de Transports (EVO).

Pologne:

- M. Zólcinski Z., Directeur au Ministère des Communications.
 M. Wilczyński F., Directeur adjoint au Ministère des Communications.
 M. Wawrzyniewicz T., Deuxième Secrétaire près l'Ambassade de Pologne à Berne.

Portugal:

- S. Exc. Abílio Andrade Pinto de Lemos, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire du Portugal en Suisse.
 M. Sequeira Braga M., Administrateur de la Compagnie des Chemins de fer portugais.
 M. Cardoso de Lacerda Leitão A., Directeur des Services à la Direction générale des Transports Terrestres du Ministère des Communications.
 M. Sequeira Campos de Almeida M. A., Chef de Groupe au Cabinet des Etudes et de la Planification des Transports Terrestres du Ministère des Communications.
 M. Torroais Valente R. A., Chef de service à la Compagnie des Chemins de fer portugais.

Roumanie:

- M. Popa D. A., Directeur général à la Direction générale du Mouvement et Commerciale du Ministère des Transports.

M. Constantinescu T., Economiste principal à la Direction des Relations internationales du Ministère des Transports.

M. Tudor D., Deuxième Secrétaire économique près l'Ambassade de Roumanie à Berne.

Royaume-Uni:

M. G. G. D. Hill, Assistant Secretary, Head of International Transport Division, Ministry of Transport.

M. G. V. Britten, Counsellor, British Embassy, Berne.

M. D. O. Smithers, Senior Legal Assistant, Treasury Solicitor's Department.

M. F. W. Hammond, Freight Development Manager, British Railways Board.

M. M. G. Baker, Senior Solicitor Assistant, British Railways Board.

Suède:

M. Torgils G., Juge assistant à la Cour d'appel, Expert juridique au Ministère des Communications.

M. Ennerfors R., Chef de service à l'Administration centrale des Chemins de fer de l'État suédois.

Suisse:

M. Schaller A., Conseiller national, Président du Comité administratif de l'Office central.

M. Thalmann E., Ambassadeur, Chef de la Division des Organisations internationales du Département politique fédéral.

M. Martin A., Directeur de l'Office fédéral des Transports.

M. Vaney F. C., Chef du Service des Tarifs et du Trafic à l'Office fédéral des Transports.

M. Amberg H. P., Chef de la Division du Contentieux de la Direction générale des C. F. F.

M. Herold H., Secrétaire de l'Union Suisse du Commerce et de l'Industrie.

M. Coigny A., Collaborateur diplomatique de la Division des Organisations internationales du Département politique fédéral.

M. Ruedin P., Collaborateur consulaire au Département politique fédéral.

Syrie:

M. Al Hassan A., Vice-directeur général des Chemins de fer syriens.

M. Anjak F., Directeur administratif des Chemins de fer syriens.

Mlle Nasser S., Troisième Secrétaire à la Délégation permanente de la République arabe syrienne auprès de l'Office européen des Nations Unies à Genève.

Tchécoslovaquie:

M. Zach V., Directeur de la Section des Traités et des Organisations internationales au Comité fédéral des Transports de la République socialiste tchécoslovaque.

M. Chroust J., Conseiller à l'Administration centrale des Chemins de fer tchécoslovaques de l'État.

M. Jachek O., Premier Secrétaire à la Délégation permanente de la Tchécoslovaquie auprès de l'Office des Nations Unies à Genève.

M. Krisko A., Conseiller au Ministère des Transports de la République socialiste slovaque.

Tunisie:

M. Aneur T., Deuxième Secrétaire près l'Ambassade de Tunisie à Berne.

Turquie:

M. Demirer K., Conseiller près l'Ambassade de Turquie à Berne.

M. Germeyanligil H., Directeur général adjoint des Chemins de fer de l'État turc.

Yougoslavie:

S. Exc. M. Ljubo Ilić, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Yougoslavie en Suisse.

M. Milisavljevic R., Conseiller à la Communauté des Chemins de fer Yougoslaves.

Mme Pokorni M., Conseiller au Secrétariat fédéral pour l'Économie nationale.

II

Délégués d'États invités à la Conférence

Liban:

S. Exc. M. Michel Farah, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire du Liban en Suisse.

Union des Républiques Socialistes Soviétiques:

M. Kostikov A. S., Deuxième Secrétaire près l'Ambassade de l'U. R. S. S. à Berne.

III

Délégués d'Administrations d'États ou parties territoriales d'États ⁽¹⁾

Allemagne:

Deutsche Bundesbahn:

M. Vaerst W., Directeur ministériel.

M. Tiebert G., Conseiller ministériel.

M. Herber R., Conseiller ministériel.

M. von Schubert C., Premier Secrétaire d'Ambassade.

Deutsche Reichsbahn:

M. Winkler V., Suppléant du Ministre des Transports.

M. Zachmann S., Ministre, Observateur permanent auprès de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies.

M. Gerber H., Chef de division principal au Ministère des Transports.

M. Kolloch V., Suppléant du Chef de l'Office des tarifs du Ministère des Transports.

IV

Observateurs

a) Organisations internationales gouvernementales

Commission Économique pour l'Europe (C. E. E.):

M. Francillard J., Membre de la Division des Transports.

Conférence Européenne des Ministres des Transports (C. E. M. T.):

M. Corbin E., Secrétaire général.

⁽¹⁾ Voir Protocole additionnel du 25 février 1961.

**Comité de l'Organisation pour la collaboration
des Chemins de fer (O. S. J. D.):**

M. Marin T., Ingénieur, Conseiller.

b) Organisations internationales non gouvernementales

Union internationale des Chemins de fer (U. I. C.):

M. Rupp H., Chef des Études commerciales marchandises.

Comité internationale des Transports par Chemins de fer (C. I. T.):

M. Eiffel F. K., Conseiller ministériel à la Direction générale du Chemin de fer fédéral allemand.

M. Bertherin E., Chef de section à la Division du Contentieux de la Direction générale des C. F. F.

Chambre de Commerce internationale (C. C. I.):

M. Lemitre A., Directeur des Services de Transport, Chambre syndicale de la Sidérurgie française.

Association internationale des Usagers d'Embranchements particuliers (A. I. E. P.):

M. Genrich F., Ex-Conseiller de gouvernement, Président de l'A. I. E. P.

M. Kesselring W., Ancien Président de l'A. I. E. P.

V

**Office central des transports internationaux
par chemins de fer**

M. Haenni J., Directeur.

Secrétariat de la conférence

M. Wildhaber A., Conseiller de l'Office central.

M. Wick J., Conseiller de l'Office central.

M. Mátyássy Z., Conseiller de l'Office central.

M. Yéretzian K., Conseiller adjoint de l'Office central.

M. Ingold M., Conseiller adjoint de l'Office central.

Mme Desmeules-Pyrathon Y., Deuxième Secrétaire à l'Office central.

Mlle Güpfert A., Troisième Secrétaire à l'Office central.

M. Vidon H., Premier Secrétaire et Chef de chancellerie de l'Office central.

Les délégués ont élu:

Président:

M. A. Schaller, Premier Délégué de la Suisse.

Vice-Présidents:

S. Exc. M. Louis Colot, Premier Délégué de la Belgique.

M. J. Gabarra, Premier Délégué de la France.

M. Z. Zólcinski, Premier Délégué de la Pologne.

M. A. Al Hassan, Premier Délégué de la Syrie.

La Conférence a nommé six Commissions, dont les Bureaux ont été constitués comme suit:

Commission I — Vérification des pouvoirs:

Président — Jonkheer E. van Blokland (Pays-Bas).

Vice-Présidents:

M. Stanfel (Autriche).

M. Popa (Roumanie).

Commission II — Questions CIM:

Président — M. Zólcinski (Pologne).

Vice-Présidents:

M. Krogus (Finlande).

M. Temri (Maroc).

Commission III — Questions CIV:

Président — M. Hill (Royaume-Uni).

Vice-Présidents:

M. Jenstrup (Danemark).

M. Ameur (Tunisie).

Commission IV — Questions communes à la CIM et à la CIV:

Président — M. Julien (France).

Vice-Présidents:

S. Exc. M. Georgiou (Grèce).

M. Milisavljević (Yougoslavie).

Commission V — Affaires générales:

Président — M. Martin (Suisse).

Vice-Présidents:

M. Gantchev (Bulgarie).

M. Lowy Szabo (Espagne).

Commission VI — Rédaction ⁽¹⁾:

Président — M. Julien (France).

Vice-Président — M. Eichhorn (Luxembourg).

La Conférence a pris pour base de ses délibérations:

a) L'ordre du jour adopté para la Conférence;

b) Le projet de Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM), texte issu des délibérations des Commissions préliminaires de révision;

c) 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;

d) Le rapport de l'Office central sur les travaux préliminaires en vue de la 7^e Conférence de révision des Conventions internationales du 25 février 1961 concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV);

e) Le projet d'un Protocole additionnel aux Conventions internationales mentionnées sous lettres b) et c);

f) Le rapport du Comité administratif concernant les contributions des États contractants et le projet d'un Protocole concernant les contributions aux dépenses de l'Office central des États parties aux Conventions internationales du 25 février 1961 concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV);

g) Le Rapport d'activité du Comité administratif à la 7^e Conférence de révision de la CIM et de la CIV du 25 février 1961 [article 1, § 3, d), des Annexes II (CIV) et V (CIM)];

⁽¹⁾ Les commissions de rédaction pour les traductions officielles en allemand, en anglais, en italien et en arabe des documents issus de la Conférence, seront convoqués après la Conférence, par l'Office central.

h) La Proposition en vue de fixer la composition du Comité administratif de l'Office central pour la période du 1^{er} mars 1971 au 29 février 1976.

Compte tenu des délibérations de la Conférence telles qu'elles sont rapportées dans les procès verbaux des Commissions I, II, III, IV et V, 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 sept Annexes,

Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) avec trois Annexes,

Protocole additionnel à ces Conventions,

Protocole concernant les contributions aux dépenses de l'Office central des Etats parties aux Conventions internationales du 25 février 1961 concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV).

La Conférence a approuvé le Rapport d'activité que le Comité administratif de l'Office central lui a soumis sur sa période de fonctionnement 1961-1969 et a désigné les Etats ci-après qui formeront le Comité pour la période de cinq ans débutant le 1^{er} mars 1971:

Présidence: Suisse (mandat permanent);

Etats dont le mandat est renouvelé: Roumanie, Royaume-Uni, Turquie;

Etats nouveaux: Belgique, Bulgarie, France, Portugal, Suède, Tunisie, Yougoslavie.

Les délégués ont en outre constaté que la Conférence avait donné mandat à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer:

D'étudier la possibilité de réunir les textes du traité CIV et de la Convention additionnelle à la CIV, afin de créer une réglementation complète et uniforme pour le transport des voyageurs par chemins de fer, analogue à la réglementation pour les autres modes de transport;

De poursuivre les travaux entrepris jusqu'ici en vue de simplifier les dispositions des Conventions CIM et CIV, en modifiant la structure de ces Conventions et, en particulier, leur systématique.

La Conférence a pris acte d'une déclaration du délégué du Maroc aux termes de laquelle ce pays désire que l'Office central veille à ce que les liaisons maritimes reliant le Maroc à l'Espagne, l'Argérie à la France et la Tunisie à l'Italie soient réalisées dans les délais les plus brefs.

Enfin, la Conférence est convenue de surseoir à une décision sur la question faisant l'objet du chapitre 1 du Protocole additionnel du 25 février 1961. Elle demande au Gouvernement suisse de faire le nécessaire pour qu'une décision sur cette question soit prise en temps utile par les Etats contractants, compte tenu des délibérations de la Conférence.

En foi de quoi, le présent Acte final a été signé.

Fait à Berne, le sept février mil neuf cent soixante-dix, 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.

Convenção Internacional Relativa aos Transportes de Mercadorias por Caminho de Ferro (CIM)

Os plenipotenciários abaixo assinados, tendo reconhecido a necessidade de rever a Convenção Internacional Relativa ao Transporte de Mercadorias por Caminhos de Ferro, assinada em Berna a 25 de Fevereiro de 1961, resolveram, em conformidade com o artigo 69 da referida Convenção, estabelecer uma nova Convenção sobre a matéria e chegaram a acordo sobre os artigos seguintes:

TÍTULO I

Objecto e âmbito da Convenção

ARTIGO 1

Caminhos de ferro e transportes aos quais se aplica a Convenção

§ 1. A presente Convenção aplica-se, ressalvadas as excepções previstas nos parágrafos seguintes, a todas as remessas de mercadorias entregues para transporte com uma declaração de expedição directa estabelecida para um percurso situado nos territórios de, pelo menos, dois dos Estados contratantes e compreendendo exclusivamente linhas constantes da lista organizada de acordo com o artigo 59.

§ 2. As remessas cujas estações ⁽¹⁾ de expedição e de destino estejam situadas no território de um mesmo Estado e que apenas em trânsito atravessem o território de outro Estado, não ficam sujeitas à presente Convenção:

a) Quando as linhas pelas quais se efectua o trânsito são exclusivamente exploradas por um caminho de ferro do Estado de partida;

b) Mesmo quando as linhas pelas quais se efectua o trânsito não sejam exclusivamente exploradas por um caminho de ferro do Estado de partida, se os Estados ou os caminhos de ferro interessados estabeleceram acordos em virtude dos quais esses transportes não são considerados como internacionais.

§ 3. As remessas entre estações de dois Estados limítrofes e entre estações de dois Estados em trânsito pelo território de um terceiro Estado, quando as linhas pelas quais se efectua o transporte forem exclusivamente exploradas pelos caminhos de ferro de um destes três Estados, estão sujeitas à legislação desse Estado, se o expedidor, utilizando a declaração de expedição correspondente, reivindicar o regime do regulamento interior aplicável a esses caminhos de ferro e a tal se não opuserem as leis e regulamentos de quaisquer dos Estados interessados.

⁽¹⁾ Por «estação», entendem-se igualmente os portos dos serviços de navegação e qualquer estabelecimento de serviços automóveis abertos ao público para a execução do contrato de transporte.

ARTIGO 2

Disposições relativas aos transportes combinados

§ 1. Podem ser inscritas na lista prevista no artigo 1, além das linhas de caminhos de ferro, linhas regulares de serviços automóveis ou de navegação que completem os percursos por via aérea e nas quais se efectuem os transportes internacionais, sob reserva de que essas linhas, na medida em que elas ligam pelo menos dois Estados contratantes, não podem ser inscritas na lista senão com o mútuo consentimento desses Estados.

§ 2. As empresas que exploram essas linhas estão sujeitas a todas as obrigações impostas e estão investidas de todos os direitos reconhecidos aos caminhos de ferro pela presente Convenção, sob reserva das derrogações que resultem necessariamente das diferentes modalidades de transporte. Contudo, as normas de responsabilidade estabelecidas pela presente Convenção não podem ser objecto de derrogações.

§ 3. Qualquer Estado que deseje fazer inscrever na lista citada uma das linhas designadas no § 1 deve tomar as medidas necessárias para que as derrogações previstas no § 2 sejam publicadas segundo as mesmas normas que as tarifas.

§ 4. Para os transportes internacionais que utilizem ao mesmo tempo o caminho de ferro e serviços de transporte diferentes dos que estão definidos no § 1, os caminhos de ferro podem estabelecer, de comum acordo com as empresas de transporte interessadas, disposições tarifárias que apliquem um regime jurídico diferente do da presente Convenção, a fim de serem tidas em conta as particularidades de cada modalidade de transporte. Eles podem, neste caso, prescrever o uso de um título de transporte diferente do que está fixado na aplicação do artigo 6, § 1, da presente Convenção.

ARTIGO 3

Objectos excluídos do transporte

São excluídos do transporte:

a) Os objectos cujo transporte é reservado à administração dos correios, mesmo que seja só num dos territórios a percorrer;

b) Os objectos que, pelas suas dimensões, peso ou acondicionamento, não se prestem ao transporte requerido, em virtude das instalações ou do material, mesmo que seja só num dos caminhos de ferro a utilizar;

c) Os objectos cujo transporte é proibido, mesmo que seja só num dos territórios a percorrer;

d) As substâncias e objectos excluídos do transporte, em virtude do Anexo I à presente Convenção, sob reserva das derrogações previstas no artigo 4, § 2.

ARTIGO 4

Objectos admitidos ao transporte sob certas condições

§ 1. São admitidos ao transporte sob certas condições:

a) As substâncias e objectos admitidos ao transporte nas condições do Anexo I da presente Convenção ou dos acordos e das cláusulas tarifárias previstas no § 2;

b) Os transportes fúnebres são admitidos nas condições seguintes:

1.º O transporte é efectuado em grande velocidade;

2.º As despesas devem ser pagas pelo expedidor;

3.º Os reembolsos e os desembolsos não são admitidos;

4.º A declaração de expedição não deve conter a indicação «a entregar na estação»;

5.º O transporte está sujeito às leis e regulamentos de cada Estado, a não ser que seja regulado pelas Convenções especiais entre vários Estados; não é necessária uma escolta se o expedidor se compromete, através de uma indicação na declaração de expedição, a fazer retirar o corpo no prazo prescrito no país destinatário;

c) Os veículos de caminho de ferro rolando sobre as próprias vias são admitidos, desde que um caminho de ferro verifique que eles estão em estado de circular e que o ateste através de uma inscrição aposta no veículo ou por um certificado especial; as locomotivas, ténדרes e automotoras devem, além disso, ser acompanhados por um agente, fornecido pelo expedidor, sobretudo competente para assegurar a lubrificação; os veículos de caminho de ferro rolando sobre as próprias rodas, que não sejam locomotivas, ténדרes e automotoras, podem ser acompanhados por um agente, destinado sobretudo a garantir a lubrificação. Se o expedidor quiser servir-se desta faculdade, deve mencioná-lo na declaração de expedição.

d) Os animais vivos são admitidos nas seguintes condições:

1.º Devem ser acompanhados por um guarda fornecido pelo expedidor. Não é contudo exigido um guarda:

Quando se trata de animais de pequeno porte transportados numa embalagem;

Quando isso está previsto nas tarifas internacionais; ou

Quando os caminhos de ferro transportadores a isso renunciaram a pedido do expedidor; neste caso, salvo convenção em contrário, o caminho de ferro está isento de responsabilidade de qualquer perda ou avaria que resulte de um risco que a escolta tivesse por fim evitar.

O expedidor é obrigado a mencionar na declaração de expedição o número dos acompanhantes ou, se as remessas não são acompanhadas, inserir aí a indicação «sem acompanhante»;

2.º O expedidor deve-se conformar com as prescrições da polícia veterinária dos Estados de expedição, de destino e de trânsito;

3.º A declaração de expedição não deve conter a indicação «a entregar na estação»;

e) Os objectos cujo transporte apresente dificuldades especiais, em virtude das suas dimensões, peso ou acondicionamento, em relação às instalações ou ao material, mesmo que seja só num dos caminhos de ferro a utilizar, apenas são admitidos sob condições especiais, a determinar, para cada caso, pelo caminho de ferro, depois de consulta feita pelo expedidor; estas condições podem derogar as prescrições estabelecidas pela presente Convenção.

§ 2. Dois ou mais Estados contratantes podem convencionar, através de acordos, que determinadas substâncias ou determinados objectos excluídos do transporte pelo Anexo I à presente Convenção sejam admitidos sob certas condições ao transporte internacional entre esses Estados, ou que as substâncias e objectos designados no Anexo I sejam admitidos em condições menos rigorosas do que aquelas que estão previstas neste Anexo.

Os caminhos de ferro podem também, por meio de cláusulas insertas nas suas tarifas, aceitar determinadas matérias ou determinados objectos excluídos do transporte pelo Anexo I à presente Convenção ou adoptar condições menos rigorosas do que as que estão previstas pelo Anexo I para as substâncias e objectos admitidos condicionalmente por esse Anexo.

Os acordos e disposições tarifárias deste género devem ser comunicados à Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro.

ARTIGO 5

Obrigação para o caminho de ferro de efectuar o transporte

§ 1. O caminho de ferro é obrigado a efectuar, nas condições da presente Convenção, qualquer transporte de mercadorias, desde que:

a) O expedidor se conforme com as prescrições da Convenção;

b) O transporte seja possível pelos meios de transporte normais que permitam satisfazer as necessidades regulares do tráfego;

c) O transporte não seja impedido por circunstâncias que o caminho de ferro não possa evitar e que não dependa dele remediá-las.

§ 2. O caminho de ferro não é obrigado a aceitar objectos cuja carga, transbordo ou descarga exijam o emprego de meios especiais, a não ser que as estações onde essas operações devem ser efectuadas disponham desses meios.

§ 3. O caminho de ferro só é obrigado a aceitar as remessas cujo transporte possa ser efectuado sem demora; as prescrições em vigor na estação expedidora determinam os casos em que esta estação é obrigada a aceitar provisoriamente em depósito as remessas que não satisfaçam esta condição.

§ 4. Quando a autoridade competente decidiu que:

a) O serviço será suprimido ou suspenso na totalidade ou em parte;

b) Certas expedições serão excluídas ou admitidas somente sob certas condições; as medidas tomadas a este respeito devem, sem demora, ser levadas ao conhecimento do público e dos caminhos de ferro, ficando a cargo destes comunicá-las aos caminhos de ferro dos outros Estados, para que sejam tornadas públicas.

§ 5. Os caminhos de ferro podem decidir, de comum acordo e sob reserva do assentimento dos seus Governos, limitar o transporte de mercadorias, em certos casos, por pontos fronteiriços e países de trânsito previamente determinados.

Estas medidas serão levadas ao conhecimento da Repartição Central que as comunicará aos Governos dos Estados contratantes. Elas são consideradas aceites, se, no prazo de um mês, a contar da data da comunicação, não forem objecto de qualquer opposição da parte de um Estado contratante. Em caso de opposição, se a Repartição Central não conseguir eliminar as divergências, reunirá os representantes dos Estados contratantes.

Desde que estas medidas possam ser consideradas como aceites, a Repartição Central informa do facto os Estados

contratantes. Elas serão então mencionadas em listas especiais e publicadas na forma prevista para as tarifas internacionais.

Estas medidas entram em vigor um mês após a comunicação da Repartição Central prevista no terceiro parágrafo.

§ 6. Qualquer infracção cometida pelo caminho de ferro às disposições do presente artigo pode dar lugar a uma acção de reparação do prejuízo causado.

TÍTULO II

Do contrato de transporte

CAPÍTULO I

Forma e condição do contrato de transporte

ARTIGO 6

Teor e forma da declaração de expedição

§ 1. Para cada expedição sujeita à presente Convenção deverá o expedidor apresentar uma declaração da expedição devidamente preenchida.

Os caminhos de ferro fixam, para a pequena velocidade e para a grande velocidade, o modelo da declaração de expedição, que deve comportar um duplicado para o expedidor.

No que respeita às decisões dos caminhos de ferro quanto ao modelo da declaração de expedição, as disposições do artigo 5, § 5, segundo parágrafo e primeira frase do terceiro parágrafo, são aplicáveis por analogia.

As tarifas podem prescrever, para determinados tráfegos importantes ou para determinados tráfegos entre países limítrofes, o emprego de uma declaração de expedição simplificada adaptada às características dos tráfegos considerados.

§ 2. As declarações de expedição devem ser impressas em duas ou, eventualmente, em três línguas, das quais uma, pelo menos, deve ser escolhida entre as línguas francesa, alemã ou italiana.

As tarifas internacionais podem determinar a língua em que devem ser redigidos os enunciados da declaração de expedição feitas pelo expedidor. Na falta de disposições a este respeito, os enunciados devem ser redigidos numa das línguas oficiais do país de partida e deve ser junta uma tradução em francês, em alemão ou em italiano, a menos que os enunciados não sejam redigidos numa destas línguas.

O caminho de ferro pode exigir que sejam feitas em letras latinas as indicações e as declarações a pôr pelo expedidor na declaração de expedição e sobre os seus anexos.

§ 3. A escolha do modelo de declaração de expedição branco ou do modelo de bordos vermelhos indica se a mercadoria é transportada em pequena ou em grande velocidade. Salvo acordo entre todos os caminhos de ferro interessados, não é admitido o pedido de grande velocidade para uma parte do percurso e de pequena velocidade para outra.

§ 4. As indicações postas na declaração de expedição devem ser escritas ou impressas em caracteres indeléveis. Não são aceites declarações de expedição com entrelinhas, rasuradas ou aquelas em que tenham sido colados pedaços de papel. São admitidas emendas quando se tratar do número ou do peso dos volumes, sob condição de o

expedidor as ressaltar com a sua assinatura e de escrever, por extenso, as quantidades rectificadas.

§ 5. A declaração de expedição deve obrigatoriamente conter as seguintes indicações:

a) A designação da estação de destino, com as especificações necessárias para evitar qualquer confusão entre as diversas estações que servem uma mesma localidade ou localidades com o mesmo nome ou com um nome análogo;

b) O nome e a morada do destinatário. Deve ser indicada como destinatária uma única pessoa física ou uma única entidade de direito. A indicação, como destinatária, da estação ou de um agente da estação destinatária, não é aceite, a não ser que a tarifa aplicável o permita expressamente. As moradas que não indiquem o nome do destinatário, tais como «à ordem de . . .» ou «ao portador do duplicado da declaração de expedição», não são autorizadas;

c) A designação da mercadoria. O expedidor deve designar as mercadorias admitidas ao transporte sob determinadas condições, em virtude do artigo 4, § 1, alínea a), e § 2, com o nome prescrito para elas; as outras mercadorias, quando o expedidor solicitar a aplicação de uma tarifa determinada, com o nome previsto nesta tarifa, e em todos os outros casos, com a designação correspondente à sua natureza, empregada pelo comércio no Estado de partida;

d) O peso ou, na sua falta, uma indicação análoga, conforme as prescrições do caminho de ferro expedidor. Quando as leis ou regulamentos do país de partida autorizarem o expedidor a entregar para transporte as suas remessas sem indicação do peso ou de indicação que a substitua, esse peso ou essa indicação serão inscritos pelo caminho de ferro expedidor;

e) Para as remessas de pormenor: a quantidade de volumes e a descrição da embalagem. Estas mesmas indicações devem figurar na declaração de expedição respeitante a vagões completos comportando um ou vários volumes de carga, despachados em tráfego por via férrea-via marítima e que devem ser transbordados.

Para as remessas cuja operação de carga incumbe ao expedidor: o número do vagão e, além disso, para os vagões particulares, a tara;

f) A enumeração pormenorizada dos documentos exigidos pelas alfândegas e outras autoridades administrativas e que se juntam à declaração de expedição ou se mencionam como postos à disposição do caminho de ferro numa determinada estação ou num posto da alfândega ou de qualquer outra autoridade;

g) O nome e a morada do expedidor, completados, se ele o julgar útil, com o seu endereço telegráfico ou telefone. Uma só pessoa física ou outra entidade de direito deve figurar na declaração de expedição como expedidor. Se as leis e regulamentos em vigor na estação expedidora o exigirem, o expedidor deve acrescentar, ao seu nome e à sua morada, a sua assinatura manuscrita, impressa ou aposta por meio de um carimbo; para este efeito, o modelo da declaração de expedição utilizado pode conter a menção «assinatura».

§ 6. Além disso, a declaração de expedição deve, se for caso disso, conter todas as outras indicações previstas na presente Convenção, em especial as seguintes:

a) A indicação «a entregar na estação» ou a menção «entrega ao domicílio», desde que estes modos de entrega sejam admitidos na estação destinatária. O expedidor que peça que a remessa seja entregue num ramal do destinatário deve colocar a indicação correspondente na declaração de expedição, a seguir ao nome e morada do destinatário;

b) As tarifas a aplicar, nomeadamente as tarifas especiais ou excepcionais previstas no artigo 11, § 4, alínea c), e no artigo 35;

c) A quantia, em algarismos, correspondente ao interesse na entrega, declarado em conformidade com o artigo 20;

d) As despesas que o expedidor toma a seu cargo, em conformidade com as disposições do artigo 17;

e) O total dos reembolsos e dos desembolsos, em algarismos (artigo 19);

f) O itinerário prescrito, em conformidade com as disposições do artigo 10, § 1, e a indicação das estações em que devem ser efectuadas as operações aduaneiras e de outras autoridades administrativas;

g) As indicações relativas às formalidades exigidas pelas alfândegas e outras autoridades administrativas, em conformidade com o artigo 15, § 1, segundo parágrafo;

h) A indicação de que o destinatário não tem o direito de modificar o contrato de transporte; esta indicação deve ter a seguinte redacção: «Destinatário não autorizado a dar ordens ulteriores»;

i) O número de acompanhadores ou a menção «sem acompanhador», em conformidade com o artigo 4, § 1, alínea d), n.º 1.º

§ 7. Se o espaço reservado na declaração de expedição para as indicações do expedidor for insuficiente, podem utilizar-se folhas complementares, que se tornam partes integrantes da declaração de expedição. Estas folhas complementares devem ter o mesmo formato que a declaração de expedição e ser estabelecidas, por decalque, em tantos exemplares quantos a declaração de expedição comportar e ser assinadas pelo expedidor. A declaração de expedição deve mencionar a existência de folhas complementares. Se o peso total da remessa é indicado, esta indicação deve ser inserta na própria declaração de expedição.

§ 8. Não é permitido inserir outras indicações na declaração de expedição, salvo quando forem prescritas ou autorizadas pelas leis e regulamentos de um Estado ou pelas tarifas e que não sejam contrárias à presente Convenção.

É proibido substituir a declaração de expedição por outros documentos ou juntar-lhe outros além daqueles que estão prescritos ou que são admitidos pela presente Convenção ou pelas tarifas.

§ 9. Deve ser preenchida uma declaração de expedição para cada remessa. Contudo, a coberto de uma única declaração de expedição, não podem ser entregues ao transporte:

a) Mercadorias que, devido à sua natureza, não possam ser carregadas em comum sem inconveniente;

b) Mercadorias cuja operação de carga incumbe em parte ao caminho de ferro e em parte ao expedidor;

c) Mercadorias cujo carregamento em comum constituiria uma infracção às prescrições das alfândegas ou de outras autoridades administrativas;

d) Mercadorias admitidas ao transporte, sob determinadas condições, quando se trate de substâncias e objectos cujo carregamento em comum ou com outras mercadorias é proibido, em virtude do Anexo I à presente Convenção ou dos acordos e cláusulas tarifárias previstos no artigo 4, § 2.

§ 10. Uma mesma declaração de expedição só pode abranger a carga de um único vagão. Contudo, com uma única declaração de expedição podem ser entregues ao transporte:

a) As massas indivisíveis e os objectos de dimensões excepcionais cujo carregamento exige mais de um vagão;

b) As remessas carregadas em vários vagões, quando as disposições particulares do tráfego, das tarifas inter-

nacionais ou dos acordos entre os caminhos de ferro interessados o autorizem para todo o itinerário.

§ 11. O expedidor é autorizado a inscrever no espaço da declaração de expedição reservado para esse fim, mas a título de simples informação para o destinatário e sem que daí resulte obrigação ou responsabilidade para o caminho de ferro, indicações relativas à remessa, como, por exemplo:

«Remete F . . . »;

«Por ordem de F . . . »;

«À disposição de F . . . »;

«Para ser reexpedido a F . . . »;

«Seguro por F . . . »;

«Para a linha de navegação X.», ou «Para o navio X.»;

«Proveniente da linha de navegação X.», ou «Do navio X.»;

«Para a carreira de serviço automóvel X. . . »;

«Proveniente da carreira de serviço automóvel X. . . »;

«Para a linha aérea X. . . »;

«Proveniente da linha aérea X. . . »;

«Para exportação com destino a X. . . ».

ARTIGO 7

Responsabilidade pelas indicações da declaração de expedição. Medidas a tomar em caso de excesso de carga. Sobretaxas

§ 1. O expedidor é responsável pela exactidão das indicações e declarações por ele escritas na declaração de expedição; responde por todas as consequências resultantes do facto de estas declarações ou indicações serem irregulares, inexactas, incompletas ou inscritas fora do espaço reservado a cada uma delas; se este espaço for insuficiente, uma menção, feita pelo expedidor, neste mesmo espaço, indicará o lugar da declaração de expedição onde se encontra o complemento da inscrição.

§ 2. O caminho de ferro tem sempre o direito de verificar se a remessa corresponde às indicações da declaração de expedição e se foram observadas as prescrições relativas ao transporte de mercadorias aceites para transporte sob certas condições.

Se se trata da verificação do conteúdo da remessa, deve ser convidado a assistir a essa verificação o expedidor ou o destinatário, conforme esta se efectue na estação expedidora ou na estação destinatária. Se o interessado não se apresentar ou se a verificação se efectuar em trânsito e na falta de outras prescrições legais ou regulamentares em vigor no Estado em que a mesma se efectua, esta deverá fazer-se na presença de duas testemunhas estranhas ao caminho de ferro. O caminho de ferro não pode, contudo, proceder a uma verificação do conteúdo em trânsito, a não ser que esta operação seja imposta pelas necessidades de exploração ou pelos regulamentos da alfândega ou de outras autoridades administrativas.

O resultado da verificação das indicações contidas na declaração de expedição deve ser inscrito nesta. Se a verificação for efectuada na estação expedidora, a inscrição deve igualmente ser feita no duplicado da declaração de expedição, quando este esteja em poder do caminho de ferro. Se a remessa não corresponder às indicações da declaração de expedição ou se não forem observadas as prescrições relativas ao transporte de mercadorias aceites para transporte sob certas condições, as despesas ocasionadas pela verificação sobrecarregam a mercadoria, a não ser que tenham sido pagas na ocasião.

§ 3. As leis e regulamentos de cada Estado determinam as condições em que o caminho de ferro é obrigado a verificar o peso da mercadoria ou o número de volumes, assim como a tara real dos vagões.

O caminho de ferro é obrigado a indicar na declaração de expedição o resultado das verificações relativas ao peso e ao número de volumes, assim como a tara real dos vagões.

§ 4. No caso de pesagem numa báscula, o peso é determinado deduzindo do peso total do vagão carregado a tara inscrita no mesmo vagão, a não ser que uma pesagem especial do vagão vazio determine uma tara diferente.

As pesagens efectuadas nas básculas particulares são equiparadas às que são feitas nas básculas do caminho de ferro, desde que sejam satisfeitas as condições estabelecidas sobre esta matéria pelo caminho de ferro competente.

§ 5. Se uma pesagem efectuada pelo caminho de ferro depois de estabelecido o contrato de transporte acusar uma diferença de peso, o peso verificado pela estação expedidora ou, na sua falta, o peso declarado pelo expedidor será considerado para o cálculo do preço do transporte nos casos seguintes:

a) Se a diferença for manifestamente devida à natureza da mercadoria ou às influências atmosféricas;

b) Se a pesagem efectuada pelo caminho de ferro depois de estabelecido o contrato de transporte for feita numa báscula e não acusar uma diferença superior a 2 por cento do peso verificado pela estação expedidora, ou, na sua falta, do peso declarado pelo expedidor.

§ 6. Para as remessas cuja operação de carga incumbe ao expedidor este deve respeitar o limite da carga. As prescrições indicando os limites da carga que têm de ser respeitados são publicadas segundo as mesmas normas que para as tarifas. O caminho de ferro indica ao expedidor, a seu pedido, o limite da carga a observar.

§ 7. Sem prejuízo do pagamento da diferença do preço de transporte e de uma indemnização por dano eventual, o caminho de ferro pode cobrar uma sobretaxa nos casos e nas condições adiante fixadas:

a) A sobretaxa é igual a dois francos por quilograma de peso bruto de todo o volume:

1.º No caso de designação irregular, inexacta ou incompleta das substâncias e objectos excluídos do transporte em virtude do Anexo I;

2.º No caso de designação irregular, inexacta ou incompleta das substâncias e objectos aceites para transporte sob certas condições, em virtude do Anexo I, ou de inobservância destas condições;

b) A sobretaxa é igual a 15 francos por 100 kg do excedente de peso acima do limite de carga, no caso de excesso de carga de um vagão carregado pelo expedidor;

c) A sobretaxa é igual ao dobro da diferença:

1.º Entre o preço de transporte que deveria ter sido cobrado desde o ponto de partida até ao ponto de destino e o que foi calculado, no caso de designação indicando de uma maneira irregular, inexacta ou incompleta a natureza de uma remessa compreendendo mercadorias diferentes das que estão previstas na alínea a), ou, de um modo geral, no caso de designação que possa fazer beneficiar a remessa de uma tarifa mais reduzida do que aquela que lhe é efectivamente aplicável;

2.º Entre o preço de transporte do peso declarado e o do peso verificado, no caso de indicação de um peso inferior ao peso real.

Quando uma remessa for constituída por mercadorias a que correspondem taxas diferentes e o peso de cada uma delas possa ser determinado sem dificuldade, a sobretaxa é calculada segundo a tabela aplicável a cada uma das mercadorias, se desta forma de calcular resultar uma sobretaxa mais reduzida;

d) Se há, para um mesmo vagão, indicação de um peso inferior ao peso real e sobrecarga, as taxas relativas a estas duas infracções são cobradas cumulativamente.

§ 8. A sobretaxa a cobrar, em conformidade com o § 7, sobrecarrega a mercadoria transportada, qualquer que seja o local em que se verificaram os factos que a justificam.

§ 9. A importância das sobretaxas e o motivo da sua cobrança devem ser mencionados na declaração de expedição.

§ 10. A sobretaxa não é devida:

a) No caso de indicação inexacta do peso, quando a pesagem pelo caminho de ferro é obrigatória, segundo os regulamentos em vigor na estação expedidora;

b) No caso de indicação inexacta do peso ou no caso de excesso de carga, se o expedidor pediu na declaração de expedição que a pesagem fosse feita pelo caminho de ferro;

c) No caso de excesso de carga devido a influências atmosféricas no decurso do transporte, se for provado que o carregamento do vagão não ultrapassava o limite de carga quando foi entregue para transporte à estação expedidora;

d) No caso de aumento de peso ocorrido durante o transporte, sem que haja excesso de carga, se for provado que este aumento foi devido a influências atmosféricas;

e) No caso de indicação inexacta do peso sem que haja excesso de carga, quando a diferença entre o peso indicado na declaração de expedição e o peso verificado não ultrapasse 3 por cento do peso declarado;

f) No caso de excesso de carga de um vagão, quando o caminho de ferro não publicou nem indicou ao expedidor o limite de carga de forma que lhe permita observá-la;

§ 11. Quando o excesso de carga de um vagão é verificado pela estação expedidora ou por uma estação intermédia, o excedente de carga pode ser retirado do vagão, mesmo que não haja motivo para cobrar uma sobretaxa. O expedidor é, neste caso, convidado, sem demora, a declarar o que pretende fazer do excedente da carga.

Contudo, o destinatário que alterou o contrato de transporte em virtude do artigo 22 deve ser avisado e convidado a dar instruções acerca do excedente da carga.

O excesso de carga é taxado pelo percurso efectuado, segundo o preço de transporte aplicado ao carregamento principal, com a sobretaxa prevista no § 7, se for esse o caso; no caso de descarga, as despesas desta operação são cobradas segundo a tarifa das operações acessórias do caminho de ferro que a efectue.

Se o interessado der ordem para se expedir o excesso de carga para a estação destinatária do carregamento principal, para outra estação destinatária ou para o devolver à estação expedidora, o excesso de carga será considerado como uma remessa distinta.

ARTIGO 8

Conclusão do contrato de transporte. Duplicado da declaração de expedição

§ 1. O contrato de transporte fica concluído logo que o caminho de ferro expedidor aceite ao transporte a mercadoria acompanhada da declaração de expedição. A aceitação verifica-se pela aposição, na declaração de expedição,

ção, do carimbo da estação expedidora, indicando a data da aceitação.

§ 2. A aposição do carimbo na declaração de expedição e, quando suceda, sobre cada folha complementar, deve fazer-se imediatamente após a entrega da totalidade da remessa constante da declaração de expedição e — desde que as prescrições em vigor na gare expedidora o prevejam — o pagamento das despesas que o expedidor toma a seu cargo ou o depósito de uma garantia em conformidade com o artigo 17, § 7. A aposição do carimbo deve realizar-se na presença do expedidor, se este a pedir.

§ 3. Depois da aposição do carimbo, a declaração de expedição constitui prova do contrato de transporte.

§ 4. No entanto, no que respeita às mercadorias cuja operação de carga incumbe ao expedidor, em virtude das prescrições das tarifas ou das convenções estabelecidas com ele, quando tais convenções sejam autorizadas na estação expedidora, as indicações da declaração de expedição, relativas quer ao peso das mercadorias, quer ao número de volumes, não fazem prova contra o caminho de ferro, a não ser que a verificação deste peso ou do número de volumes tenha sido feita pelo caminho de ferro e inscrita na declaração de expedição. Neste caso, estas indicações podem ser provadas pelo caminho de ferro por outros meios além da verificação e da indicação na declaração de expedição.

O caminho de ferro não é responsável pelo peso da mercadoria nem pelo número de volumes resultante das indicações da declaração de expedição quando é evidente que nenhuma falta efectiva corresponde à diferença de peso ou ao número de volumes.

§ 5. O caminho de ferro é obrigado a certificar, pela aposição do carimbo datador, no duplicado da declaração de expedição, a recepção da mercadoria e a data da aceitação ao transporte, antes de restituir este duplicado ao expedidor.

Este duplicado não tem o valor nem da declaração de expedição que acompanha a remessa nem de um conhecimento.

ARTIGO 9

Tarifas. Contratos particulares

§ 1. O preço de transporte e as despesas por operações acessórias são calculados em conformidade com as tarifas legalmente em vigor e devidamente publicadas em cada Estado, válidas no momento da conclusão do contrato de transporte, mesmo que o preço do transporte seja calculado separadamente em diferentes secções do percurso.

Contudo, a publicação das tarifas internacionais não é obrigatória senão nos Estados cujos caminhos de ferro participam nessas tarifas como linhas de partida ou de chegada.

Os aumentos de tarifas internacionais e outras disposições que teriam por efeito tornar mais rigorosas as condições de transporte previstas nestas tarifas não entram em vigor senão quinze dias, pelo menos, depois da sua publicação, salvo nos casos seguintes:

a) Se uma tarifa internacional prevê a extensão de uma tarifa interna ao percurso total, aplicam-se os prazos de publicação desta tarifa interna;

b) Se os aumentos de preços de uma tarifa internacional resultam de um aumento geral dos preços das tarifas internas de um caminho de ferro participante, eles entram em vigor no dia seguinte ao da sua publicação, sob condição de que a adaptação dos preços da tarifa internacional que provocam este aumento tenha sido anunciada, pelo menos, com quinze dias de antecedência. Este anúncio

não pode, contudo, ser anterior à data da publicação do aumento dos preços das tarifas internas em causa;

c) Se os preços de transporte e as despesas por operações acessórias previstas nas tarifas internacionais devem ser modificados para ter em conta as flutuações do câmbio ou se devem ser rectificadas erros manifestos, estas modificações e rectificações entram em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

As tarifas devem conter todas as indicações necessárias ao cálculo do preço do transporte e das despesas por operações acessórias e especificar, se for caso disso, as condições em que o câmbio será tido em conta.

As tarifas e as modificações de tarifas são consideradas como devidamente publicadas no momento em que o caminho de ferro põe todos os pormenores à disposição dos utentes.

§ 2. As tarifas devem indicar todas as condições especiais dos diversos transportes e, em especial, o regime de velocidade a que se aplicam. Se, para todas ou determinadas mercadorias ou para determinados percursos um caminho de ferro tiver tarifa comportando uma única velocidade, esta tarifa pode ser aplicada aos transportes efectuados, tanto com a declaração de expedição de pequena velocidade como com a declaração de expedição de grande velocidade, nas condições de prazo de entrega que resultam, para cada uma dessas declarações de expedição, das disposições do artigo 6, § 3, e do artigo 11.

As condições das tarifas são válidas desde que não sejam contrárias à presente Convenção; caso contrário, são consideradas írritas e nulas.

As tarifas internacionais podem ser declaradas obrigatoriamente aplicáveis no tráfego internacional, com exclusão das tarifas internas, desde que, em média, não conduzam a taxas sensivelmente superiores às que resultam da junção das tarifas internas.

A aplicação de uma tarifa internacional pode ser subordinada à sua reivindicação expressa na declaração de expedição.

§ 3. As tarifas devem ser aplicadas a todos os interessados, nas mesmas condições.

Os caminhos de ferro podem estabelecer contratos particulares estabelecendo reduções de preços ou outras vantagens, sob reserva da aprovação dos seus respectivos Governos, desde que sejam concedidas iguais condições a todos aqueles que estejam em situações idênticas.

Podem ser concedidas reduções de preços para o serviço do caminho de ferro, para o serviço das administrações públicas ou a favor de obras de beneficência.

A publicação das medidas tomadas em virtude do segundo e terceiro períodos não é obrigatória.

§ 4. Não é cobrada em benefício dos caminhos de ferro, além do preço de transporte e das despesas por operações acessórias previstas nas tarifas, qualquer importância além das despesas por eles feitas, tais como direitos alfandegários, de barreira, de polícia, despesas de camionagem de uma estação para outra não indicadas na tarifa, despesas de reparação da embalagem exterior ou interior das mercadorias, necessárias para assegurar a sua conservação, e outras despesas análogas.

Estas despesas devem ser devidamente verificadas e indicadas à parte na declaração de expedição, com todas as justificações úteis. Quando estas justificações foram fornecidas por documentos juntos à declaração de expedição e o pagamento das despesas correspondentes compete ao expedidor, estes documentos não são entregues ao destinatário com a declaração de expedição, mas enviados ao expedidor com a conta das despesas mencionadas no artigo 17, § 7.

ARTIGO 10

Percurso e tarifas aplicáveis

§ 1. O expedidor pode prescrever, na declaração de expedição, o percurso a seguir, definindo-o por pontos fronteiriços ou por estações fronteiriças e, sendo caso disso, por estações de trânsito entre caminhos de ferro; não pode indicar senão pontos fronteiriços e estações fronteiriças abertos ao tráfego no percurso considerado.

§ 2. São equiparadas a uma prescrição de percurso:

a) A indicação das estações onde devem ser efectuadas as formalidades exigidas pelas alfândegas e outras autoridades administrativas, assim como a das estações onde devem ser prestados cuidados especiais à remessa (cuidados a prestar aos animais, renovação de gelo, etc.);

b) A designação das tarifas a aplicar, na medida em que esta bastar para determinar as estações entre as quais as tarifas reivindicadas devem ser aplicadas;

c) A indicação do pagamento da totalidade ou de parte das despesas até X (designando X, especialmente, o ponto em que se faz a junção das tarifas dos países limítrofes).

§ 3. O caminho de ferro não pode, fora dos casos visados no artigo 5, §§ 4 e 5, e no artigo 24, § 1, efectuar o transporte por um percurso diferente do prescrito pelo expedidor senão com a dupla condição de:

a) Que as formalidades exigidas pelas alfândegas e outras autoridades administrativas, assim como os cuidados especiais a ter com a remessa (cuidados a prestar aos animais, renovação de gelo, etc.), se efectuem sempre nas estações designadas pelo expedidor;

b) Que as despesas e os prazos de entrega não sejam superiores às despesas e prazos calculados para o percurso indicado pelo expedidor.

§ 4. Sob reserva das disposições do § 3, as despesas e prazos de entrega são calculados de acordo com o percurso prescrito pelo expedidor ou, na sua falta, pelo percurso que o caminho de ferro escolheu.

§ 5. O expedidor pode prescrever na declaração de expedição as tarifas a aplicar. O caminho de ferro é obrigado a aplicar estas tarifas se as condições postas para a sua aplicação forem satisfeitas.

§ 6. Se as indicações dadas pelo expedidor não forem suficientes para determinar o percurso ou as tarifas a aplicar ou se algumas dessas indicações foram incompatíveis, o caminho de ferro deve escolher o percurso ou as tarifas que lhe pareçam mais vantajosos para o expedidor. O caminho de ferro não é responsável pelo dano resultante desta escolha, a não ser em caso de dolo ou de culpa grave.

§ 7. Se existir uma tarifa internacional desde a estação expedidora até à estação destinatária e se, na falta de indicações suficientes do expedidor, o caminho de ferro tiver aplicado essa tarifa, é obrigado a reembolsar o interessado, a seu pedido, da diferença eventual entre o preço de transporte assim aplicado e o que teria resultado, para o mesmo percurso, da junção de outras tarifas, desde que esta diferença exceda dez francos por declaração de expedição.

O mesmo acontece se, na falta de indicações suficientes do expedidor, o caminho de ferro aplicou a junção de tarifas quando existe uma tarifa internacional mais vantajosa quanto ao preço, mantendo-se idênticas todas as outras condições.

ARTIGO 11

Prazos de entrega

§ 1. Os prazos de entrega são fixados pelos regulamentos em vigor entre os caminhos de ferro que participem no transporte ou pelas tarifas internacionais aplicáveis desde

a estação expedidora até à estação destinatária. Os prazos assim fixados não devem ser superiores àqueles que resultariam das disposições dos parágrafos seguintes.

§ 2. Na falta de indicação dos prazos de entrega nos regulamentos ou tarifas internacionais, como está previsto no § 1, e sob reserva das disposições dos parágrafos seguintes, os prazos de entrega serão os seguintes:

a) Para os vagões completos:

1.º Em grande velocidade:

Prazo de expedição — 12 horas;

Prazo de transporte:

Para os primeiros 300 km — 24 horas;

E, em seguida, para fracção indivisível de 400 km — 24 horas;

2.º Em pequena velocidade:

Prazo de expedição — 24 horas;

Prazo de transporte:

Para os primeiros 200 km — 24 horas;

E, em seguida, para fracção indivisível de 300 km — 24 horas.

b) Para as remessas a retalho:

1.º Em grande velocidade:

Prazo de expedição — 12 horas;

Prazo de transporte, para fracção indivisível de 300 km — 24 horas;

2.º Em pequena velocidade:

Prazo de expedição — 24 horas;

Prazo de transporte, para fracção indivisível de 200 km — 24 horas.

Todas as distâncias se referem às distâncias de aplicação das tarifas.

§ 3. O prazo de transporte é calculado segundo a distância total entre a estação expedidora e a estação destinatária; o prazo de expedição só é contado uma vez, qualquer que seja o número de redes utilizadas.

§ 4. As leis e regulamentos de cada Estado determinam em que medida os caminhos de ferro têm a faculdade de fixar prazos suplementares nos seguintes casos:

a) Para as remessas entregues para expedição fora das estações ou para serem entregues fora das estações;

b) Para os transportes que utilizam:

Quer uma linha ou uma rede não equipada para a execução rápida das remessas;

Quer a via marítima ou as vias navegáveis interiores por *ferry-boat* ou barco;

Quer uma estrada não comportando linha férrea;

Quer determinadas concordâncias ligando duas linhas de uma mesma rede ou de redes diferentes;

Quer uma linha secundária;

Quer uma linha de bitola diferente da normal.

c) Para os transportes cujos preços foram calculados segundo tarifas internas especiais e excepcionais de preços reduzidos;

d) Quando surjam circunstâncias extraordinárias susceptíveis de provocar:

Quer um desenvolvimento anormal do tráfego;

Quer dificuldades anormais para a exploração.

§ 5. Os prazos suplementares previstos no § 4, alíneas a), b) e c), devem figurar nas tarifas.

Os prazos suplementares previstos no § 4, alínea d), devem ser publicados e não podem entrar em vigor antes da sua publicação.

§ 6. O prazo de entrega começa a contar-se a partir da meia-noite depois da aceitação da mercadoria para transporte, previsto no artigo 8, § 1. Contudo, para as remessas em grande velocidade, o prazo começa a contar-se vinte e quatro horas mais tarde, quando o dia seguinte ao da aceitação para transporte for um domingo ou um dia feriado oficial e quando a estação expedidora não estiver aberta, para as remessas em grande velocidade, nesse domingo ou nesse dia feriado.

§ 7. O prazo de entrega é prolongado para todas as remessas, excepto quando haja falta imputável aos caminhos de ferro, da duração da paragem necessária para:

a) A verificação, em conformidade com o artigo 7, §§ 2 e 3, que revelar diferenças em relação às indicações da declaração de expedição;

b) O cumprimento das formalidades exigidas pelas alfândegas e outras autoridades administrativas;

c) A alteração do contrato de transporte ordenada em virtude do artigo 21 ou do artigo 22;

d) Os cuidados especiais a prestar à remessa (cuidados a prestar aos animais, renovação de gelo, etc.);

e) O transbordo ou a rectificação de uma operação de carga defeituosa efectuada pelo expedidor;

f) Qualquer interrupção do tráfego que impeça temporariamente de iniciar ou de continuar o transporte.

§ 8. O prazo de entrega fica suspenso:

a) Para a pequena velocidade, nos domingos e dias feriados oficiais;

b) Para a grande velocidade, nos domingos e certos dias feriados oficiais, quando, num Estado, as leis ou regulamentos prevêem uma suspensão do prazo de entrega no tráfego ferroviário interior;

c) Para a grande velocidade e a pequena velocidade, nos sábados, quando, num Estado, as leis ou regulamentos prevêem uma suspensão do prazo de entrega no tráfego ferroviário interior.

§ 9. O motivo e a duração dos prolongamentos e suspensões do prazo de entrega previstos nos §§ 7 e 8 devem ser mencionados na declaração de expedição. Neste caso, estes prolongamentos e suspensões podem ser provados por outros meios além das indicações expressas na declaração de expedição.

§ 10. Quando o prazo de entrega deve acabar depois da hora de encerramento da estação destinatária, o termo deste prazo é transferido para duas horas depois da hora da próxima abertura da estação.

Além disso, para as remessas em grande velocidade, quando o prazo de entrega deve terminar num domingo ou num dia feriado definidos no § 8, alínea b), o termo deste prazo é transferido para a hora correspondente do primeiro dia útil seguinte.

§ 11. O prazo de entrega é cumprido se, antes do seu termo:

a) A chegada da mercadoria é notificada e esta posta à disposição do destinatário, quando se trata de remessas a entregar na estação e que obrigam a um aviso de chegada;

b) A mercadoria é posta à disposição do destinatário, quando se trata de remessas a entregar na estação e que não obrigam a um aviso de chegada;

c) A mercadoria é posta à disposição do destinatário, quando se trata de remessas a entregar fora das estações.

ARTIGO 12

Estado, embalagem e marcação da mercadoria

§ 1. Quando o caminho de ferro aceita para transporte uma mercadoria que apresenta sinais manifestos de avaria, pode exigir que o estado dessa mercadoria seja especialmente mencionado na declaração de expedição.

§ 2. Quando, pela sua natureza, a mercadoria exige uma embalagem, o expedidor deve proceder a essa embalagem de modo que a mercadoria fique preservada de perda total ou parcial ou de avaria no decurso do transporte e não possa causar prejuízo às pessoas, ao material ou às outras mercadorias.

A embalagem deve, além disso, estar conforme as prescrições das tarifas e regulamentos do caminho de ferro expedidor.

§ 3. Se o expedidor não se tiver conformado com as prescrições do § 2, o caminho de ferro pode recusar a expedição ou exigir que o expedidor especifique, na declaração de expedição, a falta de embalagem ou o seu estado deficiente, dando deste uma descrição exacta.

§ 4. O expedidor é responsável por todas as consequências da falta de embalagem ou do seu estado deficiente. É obrigado, em especial, a indemnizar o caminho de ferro do prejuízo que tenha sofrido por esse facto. Na falta de referência na declaração de expedição, a prova da falta ou do estado deficiente da embalagem incumbe ao caminho de ferro.

§ 5. Quando um expedidor envia habitualmente, da mesma estação, mercadorias da mesma natureza que necessitam de uma embalagem e as expede sem embalagem ou com uma embalagem deficiente, pode ser dispensado de satisfazer, para cada expedição, as prescrições do § 3, depositando nesta estação uma declaração geral conforme o modelo fixado pelos caminhos de ferro e publicado.

Neste caso, a declaração de expedição deve conter a indicação da declaração geral entregue na estação expedidora.

§ 6. Salvo excepção prevista nas tarifas, o expedidor é obrigado a indicar em cada um dos volumes das expedições de pormenor, de uma maneira clara e de modo indelével que não permita nenhuma confusão e em perfeita concordância com as indicações que figuram na declaração de expedição:

a) A morada do destinatário no volume ou sobre um rótulo aprovada pelo caminho de ferro;

b) A estação destinatária.

Se o regulamento aplicável ao caminho de ferro expedidor o previr, o nome e a morada do destinatário devem ser inscritos a descoberto ou num rótulo fechado, que só pode ser aberto se faltar a declaração de expedição.

As indicações mencionadas nas alíneas a) e b) devem também figurar em cada um dos volumes que constituem a carga dos vagões completos que, expedidos em tráfego por via férrea-via marítima, devam ser transbordados.

As antigas inscrições ou rótulos devem ser apagados ou retirados pelo expedidor.

§ 7. Salvo excepção expressamente prevista nas tarifas, não são transportados senão em vagões completos os objectos frágeis (tais como as porcelanas, as loiças de barro, as obras de vidro), os objectos susceptíveis de se espalharem pelos vagões (tais como as frutas, as nozes, as forragens, as pedras), assim como as mercadorias que podem sujar ou deteriorar os outros volumes (tais como o carvão, a cal, a cinza, as terras comuns, as terras corantes), a não ser que estas mercadorias sejam embaladas ou ligadas de tal modo que não se possam partir ou pender, sujar ou deteriorar os outros volumes.

ARTIGO 13

Documentos a entregar para o cumprimento das formalidades exigidas pelas alfândegas ou por outras autoridades administrativas. Precintagem aduaneira.

§ 1. O expedidor é obrigado a juntar à declaração de expedição os documentos que são necessários para o cumprimento, antes da entrega da mercadoria ao destinatário, das formalidades exigidas pelas alfândegas ou outras autoridades administrativas. Estes documentos devem apenas dizer respeito às mercadorias constantes de uma mesma declaração de expedição, a não ser que as prescrições administrativas ou as tarifas prescrevam em contrário.

Quando estes documentos não são juntos à declaração de expedição (ver artigo 15, § 1) ou se eles devem ser fornecidos pelo destinatário, o expedidor é obrigado a indicar, na declaração de expedição, a estação, o serviço de alfândega ou qualquer outra autoridade em que os respectivos documentos serão postos à disposição do caminho de ferro e onde as formalidades devem ser cumpridas. Se o próprio expedidor assiste às operações exigidas pelas alfândegas ou por outras autoridades administrativas ou se aí se faz representar por um mandatário, basta que estes documentos sejam apresentados na altura das ditas operações.

§ 2. O caminho de ferro não é obrigado a verificar se os documentos fornecidos são suficientes e exactos.

O expedidor é responsável perante o caminho de ferro por todos os prejuízos que possam resultar da falta, insuficiência ou irregularidade desses documentos, salvo no caso de falta por parte do caminho de ferro.

O caminho de ferro é responsável, no caso de falta da sua parte, pelas consequências da perda, da não utilização ou da utilização irregular dos documentos mencionados na declaração de expedição e que acompanhem este documento ou que lhe tenham sido confiados; contudo, a indemnização que tiver de pagar nunca poderá ser superior à que seria devida no caso de perda da mercadoria.

§ 3. O expedidor é obrigado a conformar-se com as prescrições aduaneiras ou de outras autoridades administrativas no que respeita à embalagem e ao resguardo das mercadorias. Se o expedidor não tiver feito a embalagem ou resguardo das mercadorias segundo estas prescrições, o caminho de ferro tem o direito de o fazer, sobrecarregando a mercadoria com as despesas.

O caminho de ferro pode recusar as remessas cuja precintagem, colocada pelas alfândegas ou por outras autoridades administrativas, esteja danificada ou defeituosa.

CAPÍTULO II

Execução do contrato de transporte

ARTIGO 14

Expedição e carga das mercadorias

§ 1. As operações de expedição da mercadoria são reguladas pelas leis e regulamentos em vigor na estação expedidora.

§ 2. A carga compete, conforme as prescrições em vigor na estação expedidora, ao caminho de ferro ou ao expedidor, a não ser que a presente Convenção contenha outras disposições ou que a declaração de expedição mencione um acordo especial estabelecido entre o expedidor e o caminho de ferro.

Quando a carga é efectuada pelo expedidor, este é responsável por todas as consequências de uma carga

defeituosa. E, em especial, obrigado a reparar o prejuízo que o caminho de ferro tenha sofrido por esse facto. A prova de carga defeituosa incumbe ao caminho de ferro.

§ 3. As mercadorias devem ser transportadas, quer em vagões fechados, quer em vagões abertos, quer em vagões especiais adaptados, quer em vagões abertos resguardados com encerados, segundo as prescrições das tarifas internacionais, a não ser que a presente Convenção contenha outras prescrições a esse respeito. Se não houver tarifas internacionais ou se estas não contiverem disposições a este respeito, as prescrições em vigor na estação expedidora são aplicáveis em todo o percurso.

ARTIGO 15

Formalidades exigidas pelas alfândegas ou por outras autoridades administrativas

§ 1. Durante o percurso, as formalidades exigidas pelas alfândegas ou outras autoridades administrativas são cumpridas pelo caminho de ferro. Este tem a faculdade, sob a sua responsabilidade, de confiar este serviço a um mandatário ou de o tomar a seu cargo. Num e noutro caso o caminho de ferro assume as obrigações de um mandatário.

No entanto, o expedidor, por indicação na declaração de expedição, ou o destinatário que der uma ordem em virtude do artigo 22 pode pedir:

a) Para assistir pessoalmente às operações previstas no parágrafo precedente ou para se fazer representar por um mandatário, a fim de prestar todos os esclarecimentos e apresentar todas as observações úteis;

b) Para cumprir pessoalmente as formalidades ou mandá-las executar por um mandatário no caso de isso ser autorizado e nos limites fixados pelas leis e regulamentos do país onde devem ser cumpridas as formalidades exigidas pelas alfândegas ou outras autoridades administrativas;

c) Para proceder igualmente ao pagamento dos direitos aduaneiros e outras despesas quando ele próprio ou o seu mandatário assiste às operações acima mencionadas ou as efectua, se o permitirem as leis e regulamentos do país em que essas operações se realizam.

Nem o expedidor, nem o destinatário que tenha direito de disposição, nem os seus mandatários têm o direito de tomar posse da mercadoria.

Se o expedidor designou para o cumprimento das formalidades exigidas pelas alfândegas ou outras autoridades administrativas uma estação onde as prescrições em vigor não permitem executar essas formalidades, ou se prescreveu para essas operações qualquer outro modo de proceder que não possa ser executado, o caminho de ferro procederá da maneira que lhe parecer ser mais favorável ao interessado e dará a conhecer ao expedidor as medidas tomadas.

Se o expedidor inscreveu na declaração de expedição uma indicação de isenção englobando os direitos de alfândega, o caminho de ferro tem o direito de cumprir as formalidades aduaneiras da forma que preferir, ou em trânsito ou na estação destinatária.

§ 2. Sob reserva da excepção prevista no § 1, último parágrafo, o destinatário tem o direito de cumprir as formalidades aduaneiras na estação destinatária que tenha posto de alfândega, se a declaração de expedição prescrever o despacho alfandegário à chegada ou se, na falta desta prescrição, a mercadoria chegar em regime aduaneiro. Aquelas formalidades podem também ser cumpridas pelo destinatário na estação de destino que não tenha posto de alfândega, se as leis ou os regula-

mentos nacionais o admitirem ou se ele tiver uma autorização prévia do caminho de ferro e da alfândega. Se o destinatário usar um dos direitos que lhe faculta o presente parágrafo, deve pagar primeiramente as despesas que sobrecarreguem a remessa.

O caminho de ferro pode proceder como está indicado no § 1 se, no prazo previsto pelos regulamentos em vigor na estação de destino, o destinatário não tiver retirado a declaração de expedição.

ARTIGO 16

Entrega

§ 1. O caminho de ferro é obrigado a entregar ao destinatário, na estação destinatária, a declaração de expedição e a mercadoria contra quitação e contra o pagamento dos créditos do caminho de ferro que estejam a cargo do destinatário.

A aceitação da declaração de expedição obriga o destinatário a pagar ao caminho de ferro a importância dos créditos que lhe são debitados.

§ 2. São considerados como entrega de mercadoria ao destinatário:

a) A entrega desta às autoridades da alfândega ou de barreira nos seus locais de expedição ou nos seus armazéns, quando estes não estejam à guarda do caminho de ferro;

b) A armazenagem perto do caminho de ferro ou o depósito em armazém de um mandatário-expedidor ou num entreposto público, efectuados em conformidade com as disposições em vigor.

§ 3. As leis e regulamentos em vigor na estação destinatária ou os contratos com o destinatário determinam se o caminho de ferro tem o direito ou a obrigação de entregar a mercadoria ao destinatário em qualquer outra parte que não seja estação destinatária, quer num ramal particular, quer no seu domicílio ou num armazém do caminho de ferro. Se o caminho de ferro entregar ou mandar entregar a mercadoria num ramal particular, ao domicílio ou num armazém, a entrega só se considera efectuada no momento em que ela é feita. Salvo acordo em contrário entre o caminho de ferro e o ramal (*l'embranché*), as operações efectuadas pelo caminho de ferro, por conta e sob a direcção do ramal (*l'embranché*), não são abrangidas pelo contrato de transporte.

§ 4. Após a chegada da mercadoria à estação de destino, o destinatário tem o direito de pedir ao caminho de ferro que lhe seja entregue a declaração de expedição e feita a entrega da mercadoria. Se se verificar a perda da mercadoria, ou se esta não tiver chegado antes de expirado o prazo previsto no artigo 30, § 1, o destinatário fica autorizado a fazer valer em seu próprio nome, perante o caminho de ferro, os direitos que para ele resultam do contrato de transporte.

§ 5. O interessado pode recusar a aceitação da mercadoria, mesmo depois da recepção da declaração de expedição e do pagamento das despesas, enquanto não se tiver procedido às verificações que ele requereu com o fim de averiguar um dano alegado.

§ 6. Quanto ao resto, a entrega da mercadoria efectua-se conforme as leis e regulamentos do país de destino.

ARTIGO 17

Pagamento das despesas

§ 1. As despesas (preço de transporte, despesas por operações acessórias, direitos alfandegários e outras despesas que surjam desde a aceitação ao transporte até

à entrega) são pagas ou pelo expedidor ou pelo destinatário, conforme as disposições abaixo indicadas.

Para a aplicação destas disposições são consideradas como preço de transporte as taxas que, segundo a tarifa aplicável, devem ser acrescentadas aos preços resultantes das tabelas ou aos preços excepcionais quando se faz o cálculo do preço de transporte.

§ 2. O expedidor que toma a seu cargo a totalidade ou uma parte das despesas deve indicá-lo na declaração de expedição utilizando uma das indicações seguintes:

a) — 1.º «Franco de porte», se tomar a seu cargo unicamente o preço do transporte;

2.º «Franco de porte tendo em conta . . .», se tomar a seu cargo outras despesas além do preço de transporte. Ele deverá indicar exactamente estas despesas; os acréscimos, que só podem dizer respeito às despesas por operações acessórias ou outras despesas que surjam desde a aceitação ao transporte até à entrega, assim como as quantias cobradas ou pelas alfândegas ou por outras autoridades administrativas, não devem provocar a divisão do montante total de uma mesma categoria de despesas (por exemplo, o montante total dos direitos alfandegários e de outras quantias a pagar à alfândega, sendo a taxa sobre o valor aumentado considerada como uma categoria separada);

3.º «Franco de porte até X» (designando X, nomeadamente, o ponto onde se faz a junção das tarifas dos países limítrofes), se tomar a seu cargo o preço do transporte até X;

4.º «Franco de porte tendo em conta . . . até X» (designando X, nomeadamente, o ponto onde se faz a junção das tarifas dos países limítrofes), se tomar a seu cargo outras despesas além do preço de transporte até X, com exclusão de todas as despesas que respeitem ao país ou ao caminho de ferro subsequente. O expedidor deverá indicar exactamente estas despesas; os aumentos, que só podem dizer respeito às despesas por operações acessórias ou outras despesas que surjam desde a aceitação ao transporte até X, assim como as quantias cobradas quer pelas alfândegas, quer por outras autoridades administrativas, não devem provocar a divisão do montante total de uma mesma categoria de despesas (por exemplo, o montante total dos direitos alfandegários e de outras quantias a pagar à alfândega, sendo a taxa sobre o valor aumentado considerada como uma categoria separada);

b) «Franco de todas as despesas», se tomar a seu cargo todas as despesas (preço de transporte, despesas por operações acessórias, direitos alfandegários e outras despesas);

c) «Franco para . . .», se tomar a seu cargo uma importância determinada. Salvo disposições em contrário nas tarifas, esta importância deverá ser expressa na moeda do país expedidor.

As despesas por operações acessórias e outras despesas que, segundo os regulamentos e as tarifas internas do país de expedição ou, se for caso disso, segundo a tarifa internacional aplicada, devem ser calculadas para todo o percurso utilizado, assim como a taxa de interesse na entrega, prevista no artigo 20, § 2, são sempre pagas na totalidade pelo expedidor no caso de pagamento de despesas segundo a alínea a), n.º 4.º

§ 3. As tarifas internacionais podem prescrever, no que respeita ao pagamento de despesas, o emprego exclusivo de algumas das inscrições indicadas no § 2 ou o emprego de outras inscrições.

§ 4. As despesas que o expedidor não tiver tomado a seu cargo consideram-se como ficando a cargo do destinatário. Contudo, as despesas são sempre por conta

do expedidor quando o destinatário não tiver retirado a declaração de expedição, nem feito valer os seus direitos em conformidade com o artigo 16, § 4, nem alterado o contrato de transporte em conformidade com o artigo 22.

§ 5. As despesas por operações acessórias, tais como taxas de estacionamento, armazenagem, pesagem, cuja cobrança resulte de um facto imputável ao destinatário ou de um pedido que ele tenha apresentado, são sempre pagas por ele.

§ 6. O caminho de ferro de expedição pode exigir do expedidor o pagamento adiantado das despesas quando se trate de mercadorias que, segundo a sua opinião, estão sujeitas a rápida deterioração ou que, em virtude do seu valor diminuto ou da sua natureza, não lhe garantam suficientemente o pagamento das despesas.

§ 7. Se o montante das despesas que o expedidor toma a seu cargo não pode ser fixado exactamente no momento da entrega ao transporte, essas despesas são lançadas num boletim de franquia que deve servir para liquidação de contas com o expedidor, o mais tardar trinta dias depois de expirar o prazo de entrega. O caminho de ferro pode exigir, a título de garantia, o depósito contra recibo de uma quantia que corresponda aproximadamente às despesas. Uma conta das despesas pormenorizadas elaborada segundo as indicações do boletim de franquia será entregue ao expedidor contra a entrega do recibo.

§ 8. A estação expedidora deve especificar, tanto na declaração de expedição como no duplicado, as despesas cobradas em portes pagos, salvo se as prescrições ou as tarifas em vigor na estação expedidora determinem que essas despesas só devem ser especificadas no duplicado. Nos casos previstos no § 7 estas despesas não devem ser especificadas nem na declaração de expedição, nem no duplicado.

ARTIGO 18

Rectificação de cobranças

§ 1. No caso de aplicação irregular de uma tarifa, ou de erro na determinação ou na cobrança das despesas, as quantias cobradas em excesso serão restituídas pelo caminho de ferro e as cobradas a menos serão pagas ao caminho de ferro, desde que a diferença para mais ou para menos ultrapasse 10 francos por declaração de expedição.

§ 2. O pagamento ao caminho de ferro das importâncias cobradas a menos incumbe ao expedidor se a declaração de expedição não tiver sido retirada. Quando a declaração de expedição tiver sido aceite pelo destinatário ou quando o contrato de transporte tiver sido alterado em virtude do artigo 22, o expedidor só é obrigado ao pagamento das importâncias cobradas a menos proporcionalmente às despesas que ele tomou a seu cargo, em virtude da indicação da franquia inscrita por ele na declaração de expedição; o complemento da diferença cobrada a menos fica a cargo do destinatário.

§ 3. As quantias em débito em virtude do presente artigo vencem o juro de 5 por cento ao ano quando ultrapassem 10 francos por declaração de expedição.

Estes juros contam-se a partir do dia da intimação de pagamento ou dia da reclamação administrativa prevista no artigo 41 ou, se não tiver havido nem intimação nem reclamação, a partir do dia em que tenha sido posta a acção em juízo.

Se o interessado não entregar ao caminho de ferro, no prazo adequado que lhe foi fixado, os documentos justificativos necessários para a liquidação definitiva da reclamação, não decorrerão juros entre o termo do prazo fixado e a entrega efectiva dos documentos.

ARTIGO 19

Reembolsos e desembolsos

§ 1. O expedidor pode onerar a sua remessa com um reembolso até ao limite do valor da mercadoria. A importância do reembolso deve ser expressa na moeda do país de partida; as tarifas podem prever excepções.

§ 2. O caminho de ferro só é obrigado a pagar o reembolso até à importância que tiver sido paga pelo destinatário. Essa importância deve ser posta à disposição do expedidor no prazo de 30 dias, a partir desse pagamento; em caso de atraso, são devidos juros de 5 por cento ao ano, a partir do termo deste prazo.

§ 3. Se a mercadoria foi entregue, na totalidade ou em parte, ao destinatário sem cobrança prévia do reembolso, o caminho de ferro é obrigado a pagar ao expedidor a importância do prejuízo até ao limite da importância do reembolso, ressalvado o seu recurso contra o destinatário.

§ 4. A expedição contra reembolso dá origem à cobrança de uma taxa a determinar pelas tarifas; esta taxa é devida mesmo quando o reembolso é anulado ou reduzido por uma alteração no contrato de transporte (artigo 21, § 1).

§ 5. Os desembolsos só são admitidos em conformidade com as disposições em vigor na estação expedidora.

ARTIGO 20

Declaração de interesse na entrega

§ 1. Qualquer expedição pode ser objecto de uma declaração de interesse na entrega, inscrita na declaração de expedição, como está indicado no artigo 6, § 6, alínea c).

A importância do interesse declarado deve ser indicada na moeda do país de partida, em francos-ouro ou em qualquer outra moeda que seja fixada pelas tarifas.

§ 2. A taxa de interesse na entrega é calculada para todo o percurso utilizado, em conformidade com as tarifas do caminho de ferro expedidor.

CAPITULO III

Alteração do contrato de transporte

ARTIGO 21

Direito do expedidor de alterar o contrato de transporte

§ 1. O expedidor tem o direito de alterar o contrato de transporte, ordenando:

a) Que a mercadoria seja levantada na estação expedidora;

b) Que a mercadoria fique detida em trânsito;

c) Que a entrega da mercadoria seja adiada;

d) Que a mercadoria seja entregue a uma pessoa diferente do destinatário indicado na declaração de expedição;

e) Que a mercadoria seja entregue numa estação diferente da estação destinatária indicada na declaração de expedição ou que seja devolvida à estação expedidora; neste caso, o expedidor pode prescrever que uma expedição começada em pequena velocidade prossiga em grande velocidade, ou inversamente, com a condição de que a estação onde o transporte tiver sido interrompido efectue os dois serviços; pode igualmente prescrever a tarifa a aplicar e o percurso a seguir. O expedidor deve igualmente dar uma nova prescrição de franquia, se tomou a seu cargo as despesas até ao ponto de junção das tari-

fas, segundo as modalidades do artigo 17, § 2, e se, em virtude da modificação do contrato de transporte, a remessa não é mais encaminhada por este ponto. A nova prescrição de franquia não deve, contudo, levar à alteração da prescrição inicial para os países já utilizados, com excepção da alteração admitida na alínea h).

Salvo disposições contrárias das tarifas do caminho de ferro expedidor, são igualmente aceites os pedidos de alteração do contrato de transporte tendentes:

- f) Ao estabelecimento de um reembolso;
- g) Ao aumento, redução ou anulação do reembolso;
- h) A tomar o encargo das despesas de uma remessa sem franquia ou a aumentar as despesas tomadas a cargo, de acordo com as modalidades do artigo 17, § 2.

Não são admitidas outras ordens além das enumeradas acima. As tarifas internacionais podem, contudo, dar ao expedidor o direito de ordenar, além das modificações indicadas acima, outras alterações.

As ordens nunca podem ter por efeito fraccionar a remessa.

§ 2. As ordens ulteriores acima mencionadas devem ser dadas por meio de uma declaração escrita, conforme o modelo fixado pelos caminhos de ferro e publicado.

Esta declaração deve ser reproduzida e assinada pelo expedidor no duplicado da declaração de expedição que será apresentado ao mesmo tempo ao caminho de ferro. A estação expedidora certificará a recepção da ordem ulterior, apondo o seu carimbo datador no duplicado, por baixo da declaração do expedidor, a quem este duplicado será então restituído. O caminho de ferro que se tiver conformado com as ordens do expedidor sem exigir a apresentação deste duplicado será responsável pelo prejuízo causado por esse facto ao destinatário a quem esse duplicado tivesse sido enviado pelo expedidor.

Quando o expedidor pedir o aumento, a redução ou a anulação de um reembolso deve apresentar o documento que lhe foi inicialmente entregue. Em caso de aumento ou de redução do reembolso, esse documento será devolvido ao interessado depois de rectificado; será retirado da sua posse no caso de anulação do reembolso.

Qualquer ordem ulterior dada pelo expedidor sob termos diferentes dos que estão prescritos é nula.

§ 3. O caminho de ferro só dará seguimento às ordens ulteriores dadas pelo expedidor quando estas forem transmitidas pela estação expedidora.

Se o expedidor o pedir, a estação destinatária ou a estação de paragem será prevenida, por conta do expedidor, por telegrama ou aviso telefónico emitido pela estação expedidora e confirmado por uma declaração escrita ou por *telex*. A não ser que a tarifa internacional ou outros acordos entre os caminhos de ferro interessados disponham em contrário, a estação destinatária ou a estação de paragem deve executar a ordem ulterior, sem esperar pela confirmação, quando o telegrama ou o aviso telefónico provier da estação expedidora, o que deve ser verificado em caso de dúvida.

§ 4. O direito de alterar o contrato de transporte cessa em qualquer dos casos a seguir mencionados, mesmo se o expedidor tiver em seu poder o duplicado da declaração de expedição:

- a) Quando a declaração de expedição tiver sido levantada pelo destinatário;
- b) Quando o destinatário aceitou a mercadoria;
- c) Quando este fez valer o direito que lhe é conferido pelo contrato de transporte, em conformidade com o artigo 16, § 4;
- d) Quando o destinatário está autorizado, em conformidade com o artigo 22, a dar ordens, assim que a re-

messagem tenha entrado no território aduaneiro do país de destino.

A partir deste momento o caminho de ferro deve conformar-se com as ordens do destinatário.

ARTIGO 22

Direito do destinatário de alterar o contrato de transporte

§ 1. O destinatário tem o direito de alterar o contrato de transporte quando o expedidor não tiver tomado a seu cargo as despesas referentes ao transporte no país de destino nem tiver inscrito na declaração de expedição a indicação prevista no artigo 6, § 6, alínea h).

As ordens que o destinatário pode dar não têm efeito senão quando a remessa tiver entrado no território aduaneiro do país de destino.

O destinatário pode ordenar:

- a) Que a mercadoria seja detida em trânsito;
- b) Que a entrega da mercadoria seja adiada;
- c) Que a mercadoria seja entregue no país de destino a uma pessoa diferente do destinatário indicado na declaração de expedição;
- d) Que as formalidades exigidas pelas alfândegas e outras autoridades administrativas sejam cumpridas segundo uma das formas previstas no artigo 15, § 1, segundo parágrafo.

Além disso, e salvo disposições contrárias das tarifas internacionais, o destinatário pode ordenar:

- e) Que a mercadoria seja entregue no país de destino, numa estação diferente da estação de destino indicada na declaração de expedição. Neste caso, pode prescrever que uma expedição começada em pequena velocidade continue em grande velocidade ou inversamente, com a indicação de que a estação onde o transporte foi interrompido efectue os dois serviços; pode igualmente prescrever a tarifa a aplicar e o percurso a seguir.

Não são admitidas ordens diferentes das que são enumeradas anteriormente. As tarifas internacionais podem, contudo, dar ao destinatário o direito de ordenar outras alterações além das acima indicadas.

As ordens não devem nunca ter por efeito o fraccionamento da remessa.

§ 2. As ordens acima mencionadas devem ser dadas por meio de uma declaração escrita, conforme o modelo fixado pelo caminho de ferro e publicado, à estação destinatária ou à estação de entrada no país de destino.

Qualquer ordem dada pelo destinatário sob forma diferente da que fica prescrita é nula.

Para o exercício do seu direito de alterar o contrato de transporte o destinatário não tem de apresentar o duplicado da declaração de expedição.

§ 3. Se o destinatário o pedir, a estação que recebeu a ordem transmite-a por conta do destinatário, por meio de um telegrama ou de um aviso telefónico, confirmado por uma declaração escrita ou por um *telex* à estação que deve executar a ordem; esta estação executa a ordem sem esperar pela confirmação quando o telegrama ou aviso telefónico provier da estação competente, o que deve ser verificado em caso de dúvida.

§ 4. O direito de o destinatário alterar o contrato de transporte cessa em qualquer dos casos a seguir mencionados:

- a) Quando levantar a declaração de expedição;
- b) Quando aceitar a mercadoria;
- c) Quando fizer valer os direitos que lhe são conferidos pelo contrato de transporte, em conformidade com o artigo 16, § 4;

d) Quando a pessoa designada pelo destinatário em conformidade com o § 1, alínea c), levantar a declaração de expedição ou fizer valer os seus direitos, em conformidade com o artigo 16, § 4.

§ 5. Se o destinatário tiver ordenado que a mercadoria seja entregue a outra pessoa, esta não fica autorizada a alterar o contrato de transporte.

ARTIGO 23

Execução das ordens ulteriores

§ 1. O caminho de ferro não pode recusar-se a executar as ordens que lhe são dadas em virtude dos artigos 21 ou 22, nem demorar a sua execução, excepto nos casos seguintes:

a) Quando a execução destas ordens já não seja possível no momento em que as ordens chegam à estação que as devia executar;

b) Quando a execução seja de natureza a perturbar o serviço regular da exploração;

c) Quando a execução está em oposição, se se tratar de uma mudança da estação destinatária, com as leis e regulamentos em vigor num dos territórios a percorrer, especialmente sob o ponto de vista das prescrições das alfândegas e de outras autoridades administrativas;

d) Quando o valor da mercadoria, se se tratar de uma mudança da estação destinatária, não cobre, segundo todas as previsões, todas as despesas de que esta mercadoria será sobrecarregada à chegada ao seu novo destino, a não ser que a importância destas despesas seja paga ou garantida imediatamente.

Nos casos acima visados, aquele que deu as ordens ulteriores é avisado, o mais cedo possível, dos impedimentos que se opõem à execução das suas ordens.

Se o caminho de ferro não estiver em condições de prever estes impedimentos, aquele que tiver dado as ordens ulteriores suportará todas as consequências resultantes do começo da execução das suas ordens.

§ 2. Se a ordem ulterior prescrever a entrega da mercadoria numa estação intermédia, o preço de transporte será calculado desde a estação expedidora até esta estação intermédia. No entanto, se a mercadoria já tiver sido transportada para além da estação intermédia, o preço de transporte será calculado desde a estação expedidora até à estação em que o transporte foi interrompido e desta até à estação intermédia.

Se a ordem ulterior prescrever o transporte da mercadoria para outra estação destinatária ou a sua devolução à estação expedidora, o preço do transporte será calculado desde a estação expedidora até à estação de paragem e desta até à nova estação destinatária ou até à estação expedidora.

As tarifas aplicáveis são as que estiverem em vigor em cada um dos percursos no dia da conclusão do contrato de transporte.

As disposições precedentes são aplicáveis por analogia às despesas por operações acessórias e a outras despesas.

§ 3. As despesas provenientes da execução de uma ordem do expedidor ou do destinatário, com a excepção daquelas que resultarem de uma falta do caminho de ferro, sobrecarregam a mercadoria.

§ 4. Sob reserva das disposições do § 1, o caminho de ferro é responsável, no caso de falta da sua parte, pelas consequências da não execução ou da execução imperfeita de uma ordem dada nas condições dos artigos 21 ou 22. Contudo, a indemnização que tiver de pagar não deverá ser nunca superior àquela que seria devida no caso de perda da mercadoria.

ARTIGO 24

Impedimento ao transporte

§ 1. No caso de impedimento ao transporte, pertence ao caminho de ferro decidir se é preferível transportar a mercadoria por sua própria iniciativa, alternando o percurso, ou se convém, no interesse do expedidor, pedir-lhe instruções, fornecendo-lhe informações úteis de que o caminho de ferro disponha. Salvo falta da sua parte, o caminho de ferro tem o direito de cobrar o preço do transporte aplicável ao percurso utilizado e dispõe dos prazos correspondentes a este percurso, mesmo que sejam de maior duração que os do primitivo percurso.

§ 2. Se não há outra via de transporte ou se, por outros motivos, a continuação do transporte não for possível, o caminho de ferro pedirá instruções ao expedidor; contudo, este pedido não é obrigatório para o caminho de ferro no caso de impedimento temporário resultante das circunstâncias previstas no artigo 5, § 4.

§ 3. O expedidor pode dar instruções na declaração de expedição, para o caso de surgir um impedimento no transporte.

Se, depois de apreciadas pelo caminho de ferro, estas instruções não puderem ser executadas, o caminho de ferro pedirá novas instruções ao expedidor.

§ 4. O expedidor que seja avisado de um impedimento ao transporte pode dar as suas instruções à estação expedidora ou à estação onde a mercadoria se encontra. Se alterar a designação do destinatário ou da estação destinatária ou se der as suas instruções a uma estação diferente da estação expedidora, deve inscrever essas instruções no duplicado da declaração de expedição que deve ser apresentado. Se o caminho de ferro der seguimento às instruções do expedidor sem ter exigido a apresentação do duplicado da declaração de expedição e se esse duplicado tiver sido remetido ao destinatário, o caminho de ferro fica responsável perante este por qualquer dano que daí possa resultar.

§ 5. Se o expedidor, avisado de um impedimento ao transporte não der, num prazo razoável, instruções exequíveis, proceder-se-á em conformidade com os regulamentos relativos aos impedimentos à entrega em vigor no caminho de ferro em que a mercadoria ficou retida.

Se a mercadoria tiver sido vendida, o produto da venda, feita a dedução das despesas que oneram a mercadoria, deve ser posto à disposição do expedidor. Se o produto for inferior às despesas que oneram a mercadoria, o expedidor deve pagar a diferença.

§ 6. Se o impedimento ao transporte vier a cessar antes da chegada das instruções do expedidor, a mercadoria será dirigida ao seu destino sem esperar por essas instruções e o expedidor deve ser avisado desse facto o mais rapidamente possível.

§ 7. Se o impedimento ao transporte ocorrer depois de o destinatário ter alterado o contrato de transporte em virtude do artigo 22, o caminho de ferro é obrigado a avisar esse destinatário, a quem são aplicáveis, por analogia, as disposições dos §§ 1, 2, 5 e 6. Este não é obrigado a apresentar o duplicado na declaração de expedição.

§ 8. As disposições do artigo 23 são aplicáveis aos transportes efectuados em virtude do presente artigo.

ARTIGO 25

Impedimentos à entrega

§ 1. No caso de impedimentos à entrega da mercadoria, a estação destinatária deve prevenir, sem demora, o expedidor desse facto, por intermédio da estação expe-

didora, e pedir-lhe instruções. O expedidor deve ser avisado, sem intervenção da estação expedidora, por escrito, ou pelo telégrafo, ou por *telex*, quando o tenha pedido na declaração de expedição. As despesas deste aviso sobre-carregam a mercadoria.

Se o impedimento à entrega cessar antes da chegada das instruções do expedidor à estação destinatária, a mercadoria é entregue ao destinatário. Deve ser mandado aviso desta entrega, sem demora, ao expedidor, por carta registada; as despesas deste aviso sobre-carregam a mercadoria.

Se o destinatário recusar a mercadoria, o expedidor tem o direito de dar instruções, mesmo que não possa apresentar o duplicado da declaração de expedição.

O expedidor pode também pedir na declaração de expedição que a mercadoria lhe seja obrigatoriamente devolvida se surgir um impedimento à entrega. Fora deste caso, a mercadoria não pode ser devolvida ao expedidor sem o seu consentimento expresso.

Salvo disposições contrárias das tarifas, as instruções do expedidor devem ser dadas por intermédio da estação expedidora.

§ 2. Para tudo o que não está previsto no § 1 e sob reserva das disposições do artigo 45, o modo de proceder no caso de impedimento à entrega é determinado pelas leis e regulamentos em vigor no caminho de ferro encarregado da entrega.

Se a mercadoria tiver sido vendida, o produto da venda, depois de deduzidas as despesas que oneram a mercadoria, deve ser posto à disposição do expedidor. Se o produto for inferior às despesas que oneram a mercadoria o expedidor deverá pagar a diferença.

§ 3. Se o impedimento à entrega surgir depois de o destinatário ter alterado o contrato de transporte em virtude do artigo 22, o caminho de ferro é obrigado a avisar este destinatário, a quem é aplicável, por analogia, o § 2, segunda alínea.

§ 4. As disposições do artigo 23 são aplicáveis aos transportes efectuados em virtude do presente artigo.

TÍTULO III

Responsabilidades. Acções

CAPÍTULO I

Responsabilidade

ARTIGO 26

Responsabilidade colectiva dos caminhos de ferro

§ 1. O caminho de ferro que aceitou a mercadoria ao transporte com a declaração de expedição é responsável pela execução do transporte na totalidade do percurso até à entrega.

§ 2. Cada caminho de ferro subsequente, pelo simples facto de tomar a seu cargo a mercadoria com a declaração de expedição inicial, participa no contrato de transporte em conformidade com o estipulado nesse documento e assume as obrigações que do mesmo resultam, sem prejuízo das disposições do artigo 43, § 3, respeitantes ao caminho de ferro de destino.

ARTIGO 27

Amplitude da responsabilidade

§ 1. O caminho de ferro é responsável pelo atraso na entrega, pelo prejuízo resultante da perda total ou par-

cial da mercadoria, assim como pelas avarias que ela sofrer desde a sua aceitação ao transporte até à sua entrega.

§ 2. O caminho de ferro fica isento dessa responsabilidade se o atraso na entrega, a perda ou avaria, tiverem como causa uma falta do interessado, uma ordem deste não resultante de uma falta do caminho de ferro, um defeito próprio da mercadoria (deterioração interna, quebra de peso, etc.) ou de circunstâncias que o caminho de ferro não possa evitar e a cujas consequências não possa obviar.

§ 3. O caminho de ferro fica isento dessa responsabilidade quando a perda ou avaria resultem dos riscos particulares inerentes a um ou mais dos factos seguintes:

a) Transporte efectuado em vagão aberto, em virtude das disposições aplicáveis ou de acordos estabelecidos com o expedidor e indicados na declaração de expedição;

b) Ausência ou deficiência de embalagem para as mercadorias expostas, pela sua natureza, a quebras de peso ou avarias quando não embaladas ou mal embaladas;

c) Operações de carga pelo expedidor ou de descarga pelo destinatário, em virtude de disposições aplicáveis ou de acordos estabelecidos com o expedidor e indicados na declaração de expedição ou de acordos estabelecidos com o destinatário;

Carga num vagão que apresenta um defeito aparente para o expedidor ou carga defeituosa, quando essa carga tiver sido efectuada pelo expedidor em virtude de disposições aplicáveis ou de acordos estabelecidos com o expedidor e indicados na declaração de expedição;

d) Cumprimento pelo expedidor ou destinatário, ou mandatário de um deles, das formalidades exigidas pelas alfândegas ou outras autoridades administrativas;

e) Natureza de certas mercadorias, sujeitas, por causas inerentes a essa mesma natureza, a perda total ou parcial, ou a avaria, nomeadamente por fractura, ferrugem, deterioração interna e espontânea, secagem, perda;

f) Expedição sob uma designação irregular, inexacta ou incompleta de objectos excluídos do transporte; expedição sob uma designação irregular, inexacta ou incompleta ou inobservância pelo expedidor das medidas de precaução prescritas para os objectos admitidos sob determinadas condições;

g) Transporte de animais vivos;

h) Transporte de remessas que, em virtude da presente Convenção, das disposições aplicáveis ou dos acordos estabelecidos com o expedidor e indicados na declaração de expedição, devem ser acompanhadas de guarda, desde que a perda ou avaria resulte de um risco que o guarda tinha por finalidade evitar.

ARTIGO 28

Encargo da prova

§ 1. A prova de que o atraso na entrega, a perda ou a avaria teve por causa um dos factos previstos no artigo 27, § 2, incumbe ao caminho de ferro.

§ 2. Quando o caminho de ferro estabelecer que, dadas as circunstâncias de facto, a perda ou avaria puderam resultar de um ou mais dos riscos particulares previstos no artigo 27, § 3, há presunção de que deles resultaram. O interessado conserva, contudo, o direito de apresentar provas de que o prejuízo não teve por causa, total ou parcialmente, um destes riscos.

Esta presunção não é aplicável no caso previsto no artigo 27, § 3, alínea a), se há falta de peso anormal ou perda de volumes.

ARTIGO 29

Presunção no caso de reexpedição

§ 1. Quando uma remessa expedida nas condições da presente Convenção tiver sido reexpedida nas condições da mesma Convenção e for verificada, depois da reexpedição, uma perda parcial ou uma avaria, haverá a presunção de que ela se tenha produzido no decurso do último contrato de transporte, se se verificarem as condições seguintes:

- a) A remessa esteve sempre sob a guarda do caminho de ferro;
- b) A remessa foi reexpedida tal como chegou à estação de reexpedição.

§ 2. A mesma presunção é aplicável quando o contrato de transporte anterior à reexpedição não estivesse sujeito à presente Convenção, com a condição de que esta Convenção tivesse sido aplicável no caso de expedição directa entre a primeira estação expedidora e a última estação destinatária.

ARTIGO 30

**Presunção de perda da mercadoria
Caso em que ela é encontrada**

§ 1. O interessado pode, sem ter de apresentar outras provas, considerar a mercadoria como perdida quando esta não tiver sido entregue ao destinatário ou posta à sua disposição nos trinta dias seguintes ao termo do prazo de entrega.

§ 2. O interessado, ao receber o pagamento da indemnização pela mercadoria perdida, pode pedir, por escrito, que seja avisado sem demora no caso de a mercadoria ser encontrada no decurso do ano que se seguir ao pagamento da indemnização. Ser-lhe-á acusada, por escrito, a recepção deste pedido.

§ 3. No prazo dos trinta dias que se seguem à recepção deste aviso o interessado pode exigir que a mercadoria lhe seja entregue numa das estações do percurso, mediante pagamento das despesas referentes ao transporte desde a estação expedidora até àquela onde se efectuar a entrega e mediante a restituição da indemnização que recebeu, dedução feita, eventualmente, das despesas que tiverem sido incluídas nesta indemnização e sob reserva de todos os direitos à indemnização por atraso na entrega, prevista no artigo 34 e, se for este o caso, no artigo 36.

§ 4. Na falta do pedido previsto no § 2 ou de instruções dadas no prazo de trinta dias previsto no § 3 ou ainda se a mercadoria não tiver sido encontrada senão mais de um ano depois do pagamento da indemnização, o caminho de ferro poderá dispor dela em conformidade com as leis e regulamentos do Estado de que depende.

ARTIGO 31

Quantitativo da indemnização em caso de perda de mercadoria

§ 1. Quando, em virtude das disposições da presente Convenção, fica a cargo do caminho de ferro o pagamento de uma indemnização por perda total ou parcial da mercadoria, ela é calculada:

- Segundo a cotação da bolsa;
- Na falta de cotação, segundo o preço corrente no mercado;
- Na falta de uma e de outro, segundo o valor usual.

Estes elementos de cálculo dizem respeito às mercadorias da mesma natureza e qualidade, no local e na data em que a mercadoria foi aceite ao transporte.

Contudo, a indemnização não pode exceder 50 francos por quilograma de peso bruto que faltar, sob reserva dos limites previstos no artigo 35.

Serão, além disso, restituídos o preço do transporte, os direitos alfandegários e as outras quantias desembolsadas na ocasião do transporte da mercadoria perdida, sem outras indemnizações por perdas e danos.

§ 2. Quando os elementos que servem de base ao cálculo da indemnização não estiverem expressos na moeda do Estado onde o pagamento é reclamado, a conversão far-se-á segundo o câmbio do dia e local do pagamento da indemnização.

ARTIGO 32

**Restrições da responsabilidade no caso de quebra de peso
devida ao transporte**

§ 1. No que diz respeito às mercadorias que, por motivo da sua natureza, sofrem geralmente uma quebra de peso no percurso pelo simples facto do transporte, o caminho de ferro só é responsável pela parte da quebra de peso que exceda a tolerância determinada pela forma seguinte, qualquer que seja o percurso efectuado:

a) 2 por cento do peso para as mercadorias líquidas ou entregas húmidas ao transporte, assim como para as mercadorias seguintes:

Madeira de alcaçuz;
Paus de tintura raspados ou moídos;
Cogumelos frescos;
Carvões e coques;
Chifres e unhas;
Crinas;
Couro;
Desperdícios de peles;
Casca de árvores;
Folhas de tabaco frescas;
Peles de agasalho ou adorno;
Frutas verdes, secas ou preparadas;
Gorduras;
Lúpulo;
Lã;
Legumes verdes;
Betume fresco;
Ossos inteiros ou moídos;
Peles;
Peixes secos;
Raízes;
Sabões e óleos concretos;
Sal;
Cerdas de porco;
Tabaco picado;
Tendões de animais;
Turfa.

b) 1 por cento para todas as outras mercadorias secas, igualmente sujeitas a quebra de peso no transporte.

§ 2. A restituição da responsabilidade prevista no § 1 não pode ser invocada se se provar, em face das circunstâncias de facto, que a perda não resultou das causas que justificam a tolerância.

§ 3. No caso em que vários volumes são transportados com uma única declaração de expedição, a quebra de peso no transporte é calculada para cada volume quando o seu peso à partida for indicado separadamente na decla-

ração de expedição ou puder ser verificado de outro modo.

§ 4. No caso de perda total da mercadoria, não será feita nenhuma dedução resultante da quebra de peso no transporte no cálculo da indemnização.

§ 5. As prescrições do presente artigo em nada derogam as dos artigos 27 e 28.

ARTIGO 33

Quantitativo da indemnização no caso de avaria da mercadoria

No caso de avaria, o caminho de ferro é obrigado a pagar, com exclusão de todas as outras perdas e danos, a importância que representa a depreciação da mercadoria. Esta importância é calculada aplicando ao valor da mercadoria, definido segundo o artigo 31, a percentagem de depreciação no local de destino. Além disso, as despesas previstas no artigo 31, § 1, último parágrafo, são restituídas na mesma proporção.

Contudo, a indemnização não pode exceder:

a) A importância que teria atingido no caso de perda total, se a totalidade da remessa for depreciada pela avaria;

b) A importância que teria atingido no caso de perda da parte depreciada, se apenas uma parte da remessa for depreciada por avaria.

ARTIGO 34

Quantitativo da indemnização por atraso na entrega

§ 1. No caso de ser excedido o prazo de entrega e se o interessado não provar que daí resultou prejuízo, o caminho de ferro é obrigado a pagar um décimo do preço do transporte, mas no máximo de 50 francos por remessa.

§ 2. Se for apresentada prova de que resultou prejuízo do atraso na entrega, será paga por esse prejuízo uma indemnização que não pode exceder o dobro do preço do transporte.

§ 3. As indemnizações previstas nos §§ 1 e 2 não podem ser acumuladas com as que seriam devidas por perda total da mercadoria.

No caso de perda parcial, essas indemnizações serão pagas, se for caso disso, pela parte não perdida da remessa.

No caso de avaria, serão adicionadas, se for esse o caso, com a indemnização prevista no artigo 33.

Em todos os casos, a soma das indemnizações previstas nos §§ 1 e 2 com as previstas nos artigos 31 e 33 não pode ter como resultado o pagamento de uma indemnização total superior àquela que seria devida no caso de perda total da mercadoria.

ARTIGO 35

Limitação da indemnização no caso de determinadas tarifas

Quando o caminho de ferro concede condições especiais de transporte (tarifas especiais ou excepcionais), comportando uma redução sobre o preço do transporte calculado segundo as condições ordinárias (tarifas gerais), pode limitar a indemnização devida ao interessado, no caso de atraso na entrega, de perda ou de avaria, desde que tal limite esteja indicado na tarifa.

Quando o limite assim fixado resultar de uma tarifa aplicada somente sobre uma fracção do percurso, esse

limite só pode ser invocado no caso de o facto que deu origem à indemnização se ter verificado nessa parte do percurso.

ARTIGO 36

Quantitativo da indemnização no caso de declaração de interesse na entrega

Se há declaração de interesse na entrega, poderá ser reclamada, além das indemnizações previstas nos artigos 31, 33 e 34 e, se for esse o caso, no artigo 35, a reparação do prejuízo suplementar causado, até ao limite da importância do interesse declarado.

ARTIGO 37

Quantitativo da indemnização em caso de dolo ou de falta grave imputável ao caminho de ferro

Em todos os casos em que o atraso na entrega, a perda total ou parcial ou a avaria sofrida pela mercadoria tiverem como causa dolo ou falta grave imputável ao caminho de ferro, este deve indemnizar completamente o interessado pelo prejuízo comprovado. No caso de falta grave, a responsabilidade é, contudo, limitada ao dobro dos máximos previstos nos artigos 31, 34, 35 e 36.

ARTIGO 38

Juros da indemnização. Restituição das indemnizações

§ 1. O interessado pode pedir juros de indemnização. Estes juros, calculados à razão de 5 por cento ao ano, só são devidos se a indemnização ultrapassar 10 francos por cada declaração de expedição; contam-se a partir do dia da reclamação administrativa prevista no artigo 41 ou, se não tiver havido reclamação, a partir do dia em que tenha sido posta a acção em juízo. Se o interessado não entrega ao caminho de ferro, no prazo que lhe foi fixado, os documentos justificativos necessários para a liquidação definitiva da reclamação, não correm os juros entre o termo do prazo fixado e a entrega efectiva dos documentos.

§ 2. Todas as indemnizações indevidamente recebidas devem ser restituídas.

ARTIGO 39

Responsabilidade do caminho de ferro pelos seus agentes

O caminho de ferro é responsável pelos agentes próprios dos seus serviços e por outras pessoas que empregue na execução de um transporte de que se tenha encarregado.

Contudo, se, a pedido dos interessados, os agentes do caminho de ferro preencherem as declarações de expedição, fizerem traduções ou prestarem outros serviços que não incumbam ao caminho de ferro, são considerados como trabalhando por conta da pessoa a quem prestarem esses serviços.

ARTIGO 40

Exercício de acções extracontratuais

Em todos os casos abrangidos pela presente Convenção, todas as acções por responsabilidade, a qualquer título que seja, só podem ser exercidas contra o caminho de ferro nas condições e nos limites que nela se encontram previstos.

Verifica-se o mesmo com todas as acções exercidas contra as pessoas por quem o caminho de ferro responde em virtude do artigo 39.

CAPÍTULO II

Reclamações administrativas. Acções judiciais. Processo e prescrição

ARTIGO 41

Reclamações administrativas

§ 1. As reclamações administrativas relativas ao contrato de transporte devem ser dirigidas por escrito ao caminho de ferro designado no artigo 43.

§ 2. O direito de apresentar uma reclamação pertence às pessoas que têm o direito de accionar o caminho de ferro em virtude do artigo 42.

§ 3. Quando o expedidor apresenta a reclamação, deve juntar o duplicado da declaração de expedição. Na sua falta, só poderá apresentar a reclamação ao caminho de ferro com autorização do destinatário ou se apresentar provas de que este recusou a remessa.

Quando o destinatário apresenta a reclamação, deve juntar a declaração de expedição, se esta lhe tiver sido entregue.

§ 4. A declaração de expedição, o duplicado e os outros documentos que o interessado julgue útil juntar à sua reclamação devem ser apresentados em originais ou em cópias, sendo estas devidamente legalizadas, se o caminho de ferro o exigir.

No decurso da apreciação da reclamação o caminho de ferro poderá exigir a apresentação do original da declaração de expedição, do duplicado ou do boletim de reembolso, com o fim de por eles fazer a verificação-regulamentar.

ARTIGO 42

Pessoas que podem mover acções judiciais contra o caminho de ferro

§ 1. A acção judicial para a restituição de uma importância paga em virtude do contrato de transporte apenas pode ser intentada por aquele que efectuou o pagamento.

§ 2. A acção judicial relativa aos reembolsos previstos no artigo 19 apenas pode ser movida pelo expedidor.

§ 3. As outras acções judiciais contra o caminho de ferro que resultam do contrato de transporte podem ser intentadas:

a) Pelo expedidor, até ao momento em que o destinatário tenha levantado a declaração de expedição, aceite a mercadoria ou invocado os direitos que lhe assistem em virtude do artigo 16, § 4, ou do artigo 22;

b) Pelo destinatário, a partir do momento em que:

- 1.º Tenha levantado a declaração de expedição; ou
- 2.º Tenha aceite a mercadoria; ou

3.º Tenha invocado os direitos que lhe pertencem em virtude do artigo 16, § 4; ou

4.º Tenha invocado os direitos que lhe pertencem em virtude do artigo 22. Contudo, o direito de intentar esta acção cessa desde que a pessoa designada pelo destinatário em conformidade com o artigo 22, § 1, alínea c), tenha levantado a declaração de expedição, aceite a mercadoria ou invocado os direitos que lhe pertencem em virtude do artigo 16, § 4.

§ 4. Para intentar estas acções, o expedidor deve apresentar o duplicado da declaração de expedição. Contudo, na sua falta ele só pode intentar as acções que lhe sejam permitidas pelo § 3, alínea a), com a autorização do destinatário ou se apresentar provas de que este recusou a remessa.

Para intentar as suas acções, o destinatário deve juntar a declaração de expedição, se ela lhe tiver sido entregue.

ARTIGO 43

Caminhos de ferro contra os quais pode ser intentada a acção judicial

§ 1. A acção judicial para a restituição de uma importância paga em virtude do contrato de transporte pode ser intentada contra o caminho de ferro que cobrou essa importância ou contra o caminho de ferro em proveito do qual a importância foi cobrada em excesso.

§ 2. A acção judicial relativa aos reembolsos previstos no artigo 19 só pode ser intentada contra o caminho de ferro expedidor.

§ 3. As outras acções judiciais resultantes do contrato de transporte podem ser intentadas exclusivamente contra o caminho de ferro expedidor, o caminho de ferro destinatário ou aquele em que se produziu o facto que ocasionou a acção. O caminho de ferro destinatário pode, contudo, ser demandado, mesmo que não tenha recebido nem a mercadoria nem a declaração de expedição.

§ 4. Se o autor puder escolher entre vários caminhos de ferro, o seu direito de opção cessará a partir do momento em que a acção tenha sido intentada contra um deles.

§ 5. A acção judicial pode ser intentada contra outro caminho de ferro além dos que são designados nos §§ 1, 2 e 3, quando seja posta como demanda, em reconvenção ou por excepção na instância relativa a uma acção principal resultante do mesmo contrato de transporte.

ARTIGO 44

Competência

As acções judiciais baseadas na presente Convenção só podem ser intentadas perante o juiz competente do Estado de que depende o caminho de ferro demandado, a não ser que esteja determinado por forma diferente nos acordos entre os Estados ou nos contratos de concessão.

Quando uma empresa explora redes autónomas em diversos Estados, cada uma destas redes é considerada como um caminho de ferro distinto sob o ponto de vista de aplicação do presente artigo.

ARTIGO 45

Verificação da perda parcial ou de avaria sofrida por uma mercadoria

§ 1. Quando uma perda parcial ou uma avaria for descoberta ou presumida pelo caminho de ferro ou quando o interessado alegar a sua existência, o caminho de ferro é obrigado a levantar, sem demora, e se possível na presença do interessado, um auto que certifique, conforme a natureza do dano, o estado da mercadoria, o seu peso, e, tanto quanto possível, o quantitativo do prejuízo, a sua causa e o momento em que se produziu.

Deve ser entregue gratuitamente ao interessado uma cópia deste auto.

§ 2. Quando o interessado não aceitar as verificações do auto, pode pedir a verificação judicial do estado e do peso da mercadoria, assim como das causas e do quantitativo do prejuízo; o processo é regulado pelas leis e regulamentos do Estado onde é feita a verificação judicial.

ARTIGO 46

Extinção da acção contra o caminho de ferro

§ 1. A aceitação da mercadoria pelo interessado faz cessar qualquer acção contra o caminho de ferro resultante do contrato de transporte por atraso na entrega, perda parcial ou avaria.

§ 2. Contudo, a acção mantém-se:

a) Se o interessado apresentar prova de que o prejuízo teve por causa dolo ou falta grave imputável ao caminho de ferro;

b) No caso de reclamação por atraso na entrega, quando esta reclamação for apresentada a um dos caminhos de ferro designados no artigo 43, § 3, num prazo que não exceda sessenta dias, não contando com o da aceitação da mercadoria pelo interessado;

c) No caso de reclamação por perda parcial ou avaria:

1.º Se a perda ou avaria for verificada antes da aceitação da mercadoria pelo interessado, em conformidade com o artigo 45;

2.º Se a verificação, que deveria ter sido feita em conformidade com o artigo 45, foi omitida por culpa do caminho de ferro;

d) No caso de reclamação por prejuízos não aparentes cuja existência é verificada depois da aceitação da mercadoria pelo interessado com a dupla condição:

1.º Que imediatamente depois da descoberta do prejuízo, e o mais tardar dentro dos sete dias que se seguem à aceitação da mercadoria, o pedido de verificação, em conformidade com o artigo 45, seja feito pelo interessado; quando este prazo terminar num domingo ou num dia de feriado oficial, o seu termo é transferido para o primeiro dia útil que se segue;

2.º Que o interessado prove que o prejuízo foi causado entre a aceitação ao transporte e a entrega.

§ 3. Se a mercadoria tiver sido reexpedida nas condições previstas no artigo 29, § 1, as acções para indemnização por perda parcial ou avaria resultantes de um dos contratos de transporte anteriores cessam como se se tratasse de um único contrato.

ARTIGO 47

Prescrição da acção

§ 1. A acção resultante do contrato de transporte prescreve decorrido o prazo de um ano.

Contudo, a prescrição só se verifica ao fim de dois anos, se se tratar:

a) De acção para recebimento de um reembolso cobrado pelo caminho de ferro ao destinatário;

b) De acção para recebimento do saldo de uma venda efectuada pelo caminho de ferro;

c) De acção fundamentada num prejuízo causado por dolo;

d) De acção fundamentada num caso de fraude;

e) No caso previsto no artigo 29, § 1, de uma acção fundamentada num dos contratos de transporte anteriores à reexpedição.

§ 2. A prescrição é contada:

a) Nas acções de indemnização por perda parcial, avaria ou atraso na entrega, a partir do dia em que foi feita a entrega;

b) Nas acções de indemnização por perda total, a partir do 30.º dia a seguir ao termo do prazo da entrega;

c) Nas acções para pagamento ou restituição do preço de transporte, de despesas por operações acessórias, de outras despesas ou de sobretaxas, ou nas acções para rectificação, no caso de aplicação indevida da tarifa ou de erro de cálculo:

1.º Se houve pagamento, a partir do dia do pagamento;

2.º Se não houve pagamento, a partir do dia da aceitação da mercadoria para transporte, se o pagamento incumbe ao expedidor, ou a partir do dia em que o destinatário levantou a declaração de expedição, se o pagamento incumbe a este último;

3.º Se se tratar de importâncias franquizadas por meio de um boletim de franquia, a partir do dia em que o caminho de ferro entregou ao expedidor a conta das despesas previstas no artigo 17, § 7; na falta desta entrega, o prazo para os créditos do caminho de ferro é contado a partir do 30.º dia a seguir ao termo do prazo de entrega;

d) Nas acções intentadas pelo caminho de ferro para restituição de uma importância paga pelo destinatário em vez do expedidor ou vice-versa e que o caminho de ferro é obrigado a restituir ao interessado, a partir do dia em que foi feito o pedido de restituição;

e) Nas acções relativas aos reembolsos previstos no artigo 19, a partir do 30.º dia a seguir ao termo do prazo de entrega;

f) Nas acções para pagamento de um saldo de venda, a partir do dia de venda;

g) Nas acções para pagamento de um suplemento de direitos reclamado pela alfândega ou por outras autoridades administrativas, a partir do dia de reclamação da alfândega ou destas autoridades;

h) Em todos os outros casos, a partir do dia em que o direito de acção pode ser exercido.

O dia indicado como ponto de partida da prescrição nunca está compreendido no prazo estabelecido.

§ 3. No caso da reclamação administrativa dirigida ao caminho de ferro, conforme o artigo 41, a prescrição fica suspensa até ao dia em que o caminho de ferro conteste por escrito a reclamação e restitua os documentos que a acompanhavam. No caso de aceitação parcial da reclamação, a prescrição só volta a contar-se em relação à parte da reclamação que continua em litígio. A prova da recepção da reclamação ou da resposta e da restituição dos documentos ficam a cargo da parte que invoca este facto.

As reclamações ulteriores que tiverem o mesmo objectivo não suspendem a prescrição.

§ 4. A acção prescrita já não pode ser intentada, mesmo sob a forma de demanda em reconvenção ou por excepção.

§ 5. Sob reserva das disposições anteriores, a suspensão e a interrupção da prescrição são reguladas pelas leis e regulamentos do Estado onde a acção é intentada.

CAPÍTULO III

Liquidação de contas. Recursos dos caminhos de ferro entre si

ARTIGO 48

Liquidação de contas entre caminhos de ferro

§ 1. Qualquer caminho de ferro que tenha cobrado, quer à partida, quer à chegada, as despesas ou outras importâncias devidas em virtude do contrato de transporte é obrigado a pagar aos caminhos de ferro interessados a parte dessas despesas e importâncias que lhes pertence.

As modalidades de pagamento são fixadas nos acordos estabelecidos entre os caminhos de ferro.

§ 2. Sob reserva dos seus direitos contra o expedidor, o caminho de ferro de expedição é responsável pelo preço do transporte e outras despesas que não tenha cobrado, quando o expedidor as tenha tomado a seu cargo em virtude da declaração de expedição.

§ 3. Se o caminho de ferro destinatário entregar a mercadoria sem cobrar as despesas e outras importâncias devidas em virtude do contrato de transporte, fica por elas responsável perante os caminhos de ferro precedentes e os outros interessados.

§ 4. No caso de falta de pagamento por parte de um dos caminhos de ferro, verificada pela Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro, a pedido de um dos caminhos de ferro credores, as consequências dessa falta de pagamento serão suportadas por todos os outros caminhos de ferro que participarem no transporte, proporcionalmente à sua parte no preço de transporte.

Fica ressalvado o direito de recurso contra o caminho de ferro cuja falta de pagamento foi verificada.

ARTIGO 49

Recurso no caso de indemnização por perda ou avaria

§ 1. O caminho de ferro que tiver pago uma indemnização por perda total ou parcial ou por avaria, em virtude das disposições da presente Convenção, tem o direito de recurso contra os caminhos de ferro que participaram no transporte, em conformidade com as disposições seguintes:

a) O caminho de ferro por culpa do qual se verificou o prejuízo é o único responsável por este;

b) Quando o prejuízo for causado por culpa de vários caminhos de ferro, cada um deles responde pelo prejuízo que causou. Se a distinção dessa responsabilidade é impossível de fazer, o encargo da indemnização é repartido entre eles, segundo os princípios enunciados na alínea c);

c) Se não puder ser provado que o prejuízo foi causado por culpa de um ou de vários caminhos de ferro, o encargo da indemnização devida é repartido entre todos os caminhos de ferro que participaram no transporte, com excepção daqueles que provarem que o prejuízo não foi ocasionado nas suas linhas. A repartição é feita proporcionalmente ao número de quilómetros das distâncias de aplicação das tarifas.

§ 2. No caso de insolvência de um dos caminhos de ferro, a parte que lhe incumbe e não paga por ele é repartida por todos os outros caminhos de ferro que participaram no transporte, proporcionalmente ao número de quilómetros das distâncias de aplicação das tarifas.

ARTIGO 50

Recursos no caso de indemnização por atraso na entrega

§ 1. As regras enunciadas no artigo 49 são aplicadas no caso de indemnização paga por atraso na entrega. Se este atraso tiver por causa irregularidades verificadas em vários caminhos de ferro, o encargo da indemnização é repartido entre estes caminhos de ferro, proporcionalmente à duração do atraso nas suas respectivas redes.

§ 2. Os prazos de entrega determinados no artigo 11 são divididos entre os diferentes caminhos de ferro que participaram no transporte da seguinte maneira:

a) Entre dois caminhos de ferro vizinhos:

1.º O prazo de expedição é dividido ao meio;

2.º O prazo de transporte é dividido proporcionalmente ao número de quilómetros das distâncias de aplicação das tarifas em cada um destes caminhos de ferro;

b) Entre três ou mais caminhos de ferro:

1.º O prazo de expedição é dividido ao meio entre o caminho de ferro expedidor e o caminho de ferro destinatário;

2.º Um terço do prazo de transporte é dividido em partes iguais entre todos os caminhos de ferro participantes;

3.º Os dois outros terços do prazo de transporte são divididos proporcionalmente ao número de quilómetros das distâncias de aplicação das tarifas em cada um destes caminhos de ferro.

§ 3. Os prazos suplementares aos quais um caminho de ferro tem direito são atribuídos a esse caminho de ferro.

§ 4. O tempo decorrido entre a entrega da mercadoria ao caminho de ferro e o início do prazo de expedição é exclusivamente atribuído ao caminho de ferro expedidor.

§ 5. A divisão acima mencionada só é tomada em consideração no caso de o prazo total de entrega não ter sido cumprido.

ARTIGO 51

Processo de recurso

§ 1. O caminho de ferro contra o qual foi interposto um dos recursos previstos nos artigos 49 e 50 nunca está habilitado a contestar a legitimidade do pagamento efectuado pela administração recorrente, quando a indemnização tiver sido fixada pela autoridade judicial depois de ter sido devidamente notificado e de ter sido colocado em condições de intervir no processo. O juiz que julga a acção principal fixa, segundo as circunstâncias de facto, os prazos indivisíveis para a notificação e para a intervenção.

§ 2. O caminho de ferro que queira recorrer deve apresentar o seu pedido numa única e mesma instância contra todos os caminhos de ferro interessados com os quais não chegou a acordo, sob pena de perder o seu recurso contra aqueles que ele não tiver citado.

§ 3. O juiz deve julgar numa única e mesma sentença todos os recursos de que tiver sido encarregado.

§ 4. Os caminhos de ferro accionados não podem interpor qualquer recurso ulterior.

§ 5. Não é permitido interpor recursos em caução na instância relativa ao pedido principal de indemnização.

ARTIGO 52

Competência nos recursos

§ 1. O juiz da sede do caminho de ferro contra o qual é interposto o recurso é o único competente para todas as acções de recurso.

§ 2. Quando a acção deve ser intentada contra diversos caminhos de ferro, o caminho de ferro demandante tem o direito de escolher entre os juízes competentes, nos termos do § 1, aquele perante o qual apresenta o seu pedido.

ARTIGO 53

Acordos relativos aos recursos

Os caminhos de ferro podem derrogar, por meio de acordos, as normas de recursos recíprocos definidas no capítulo III.

TÍTULO IV

Disposições diversas

ARTIGO 54

Aplicação do direito nacional

Na falta de estipulação na presente Convenção, nas disposições especiais previstas no artigo 60, § 4, nas disposições complementares previstas no artigo 60, § 5, e nas

tarifas internacionais, são aplicáveis as disposições das leis e regulamentos nacionais relativos ao transporte em cada Estado.

ARTIGO 55

Regras gerais de processo

Para todos os litígios originados nos transportes submetidos à presente Convenção o processo a seguir é o do juiz competente, sob reserva de disposições em contrário insertas na Convenção.

ARTIGO 56

Execução das sentenças. Penhoras e cauções

§ 1. Quando as sentenças pronunciadas contraditória-mente ou à revelia pelo juiz competente, em virtude das disposições da presente Convenção, se tornarem executórias nos termos das leis aplicadas por esse juiz, tornam-se executórias em cada um dos outros Estados contratantes logo depois do cumprimento das formalidades prescritas no Estado interessado. A revisão do fundamento da acção não é admitida.

Esta disposição não se aplica às sentenças que só são provisoriamente executórias, nem às condenações por perdas e danos que sejam proferidas, além das custas, contra um litigante por motivo da improcedência da sua acção.

§ 2. Os créditos resultantes de um transporte internacional, a favor de um caminho de ferro sobre outro caminho de ferro que não dependa do mesmo Estado, não podem ser penhorados senão em virtude de uma sentença proferida pela autoridade judicial do Estado de que depende o caminho de ferro titular dos créditos penhorados.

§ 3. O material circulante do caminho de ferro, assim como os objectos de qualquer natureza utilizados para o transporte e pertencentes ao caminho de ferro, tais como contentores, utensílios de carga, encerados, etc., não podem ser penhorados num território que não seja o do Estado de que depende o caminho de ferro proprietário, a não ser em virtude de uma sentença proferida pela autoridade judicial deste último Estado.

Os vagões particulares, assim como os objectos de qualquer natureza utilizados para o transporte, fazendo parte deste material e pertencentes ao proprietário do vagão, não podem ser penhorados num território que não seja o do Estado do domicílio do proprietário, senão em virtude de uma sentença proferida pela autoridade judicial deste último Estado.

§ 4. A caução a prestar para assegurar o pagamento das custas não pode ser exigida no decurso das acções judiciais baseadas num contrato de transporte internacional.

ARTIGO 57

Unidade monetária. Câmbio de conversão ou de aceitação de moedas estrangeiras

§ 1. As importâncias indicadas em francos na presente Convenção ou nos seus Anexos são consideradas como referidas ao franco-ouro com o peso de $10/_{31}$ do grama e toque de 0,900.

§ 2. O caminho de ferro é obrigado a publicar os câmbios aos quais efectua a conversão dos preços de transporte, das outras despesas e dos reembolsos expressos em unidades monetárias estrangeiras que tenham de ser pagos em moeda do país (câmbio de conversão).

§ 3. Da mesma forma, um caminho de ferro que aceita em pagamento moedas estrangeiras é obrigado a publicar os câmbios aos quais as aceita (câmbio de aceitação).

ARTIGO 58

Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro

Para facilitar e assegurar a execução da presente Convenção é instituída uma Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro, encarregada de:

a) Receber as comunicações de cada um dos Estados contratantes e de cada um dos caminhos de ferro interessados e de as transmitir aos outros Estados e caminhos de ferro;

b) Recolher, coordenar e publicar as informações de toda a espécie que interessam ao serviço dos transportes internacionais;

c) Facilitar, entre os diversos caminhos de ferro, as relações financeiras necessárias ao serviço dos transportes internacionais e a cobrança dos créditos em atraso e garantir, sob este ponto de vista, a segurança das relações dos caminhos de ferro entre si;

d) Tentar a conciliação, a pedido de um dos Estados contratantes ou de uma das empresas de transporte cujas linhas estejam inscritas na lista das linhas previstas no artigo 59, oferecendo os seus bons officios ou a sua mediação ou por qualquer outra forma, com o fim de resolver as questões entre os referidos Estados ou empresas que tenham sido motivadas pela interpretação ou aplicação da Convenção;

e) Emitir, a pedido das partes em causa — Estados, empresas de transportes ou utentes —, um parecer consultivo sobre as divergências motivadas pela interpretação ou aplicação da Convenção;

f) Colaborar na resolução de litígios que resultem da interpretação ou aplicação da Convenção, por meio de arbitragem;

g) Informar os pedidos de alteração da presente Convenção e propor a reunião das Conferências previstas no artigo 69, quando necessárias.

§ 2. Um regulamento especial constituindo o Anexo II à presente Convenção fixa a sede, a composição e a organização desta Repartição, assim como os seus meios de acção. Estabelece, além disso, as condições de funcionamento e de fiscalização.

ARTIGO 59

Lista das linhas sujeitas à Convenção

§ 1. A Repartição Central prevista no artigo 58 fica encarregada de estabelecer e actualizar a lista das linhas sujeitas à presente Convenção. Para este efeito, recebe as notificações dos Estados contratantes relativas à inscrição nesta lista ou à irradiação das linhas de um caminho de ferro ou de uma das empresas mencionadas no artigo 2.

§ 2. A entrada de uma nova linha no serviço dos transportes internacionais só se torna efectiva um mês depois da data da carta da Repartição Central em que participa a inscrição desta linha aos outros Estados.

§ 3. A irradiação de uma linha é efectuada pela Repartição Central logo que o Estado contratante a pedido do qual esta linha tenha sido incluída na lista a tiver informado de que ela deve ser irradiada.

§ 4. A simples recepção do aviso proveniente da Repartição Central dá imediatamente a cada caminho de ferro o direito de cessar, com a linha irradiada, todas as relações de transporte internacional, salvo no que se refere aos transportes em curso, que devem ser terminados.

ARTIGO 60

**Disposições especiais para determinados transportes
Disposições complementares**

§ 1. Para o transporte de vagões particulares estão previstas disposições especiais no Anexo IV.

§ 2. Para o transporte dos contentores estão previstas disposições especiais no Anexo V.

§ 3. Para o transporte dos volumes «expresso» os caminhos de ferro podem, por meio de cláusulas apropriadas das suas tarifas, acordar em certas disposições especiais, em conformidade com o Anexo VI.

§ 4. Para os transportes a seguir enumerados:

a) Transportes com documentos de transporte negociável;

b) Transportes para entregar somente contra restituição do duplicado da declaração de expedição;

c) Transportes de jornais;

d) Transportes de mercadorias destinadas a feiras ou exposições;

e) Transportes de utensílios de carga e de dispositivos de protecção contra o calor e o frio para as mercadorias transportadas;

f) Transportes efectuados a coberto de declarações de expedição que não sirvam de taxaço e de facturação; dois ou mais Estados contratantes, por acordos especiais, ou os caminhos de ferro, por meio de cláusulas apropriadas das suas tarifas, podem acordar sobre certas condições adaptadas a estes transportes e que derroguem a presente Convenção.

§ 5. As disposições complementares que certos Estados contratantes ou certos caminhos de ferro participantes publiquem para a execução da Convenção serão comunicadas por estes à Repartição Central.

Estas disposições complementares podem ser postas em vigor nos caminhos de ferro que a elas aderiram, nas condições previstas pelas leis e modelos de cada Estado, sem poder, contudo, derrogar a presente Convenção.

A entrada em vigor destas disposições será notificada à Repartição Central.

ARTIGO 61

Resolução dos litígios por meio de arbitragem

§ 1. Quando não possam ser resolvidos pelas próprias partes, os litígios motivados pela interpretação ou aplicação, por um lado, da Convenção, válida como lei nacional ou a título de direito convencional, e das disposições complementares publicadas por certos Estados contratantes e, por outro lado, dos acordos especiais previstos no artigo 60, § 4, podem, a pedido das partes, ser submetidos a tribunais arbitrais, cuja composição e processo constam do Anexo VII à presente Convenção.

§ 2. Contudo, no caso de litígio entre Estados, as disposições do Anexo VII não obrigam as partes, que podem determinar livremente a composição do tribunal arbitral e o processo de arbitragem.

§ 3. A pedido das partes, a jurisdição arbitral pode ser encarregada:

a) Sem prejuízo da resolução de litígios em virtude de outras disposições legais:

1.º Dos litígios entre Estados contratantes;

2.º Dos litígios entre Estados contratantes, de uma parte, e Estados não contratantes, por outra parte;

3.º Dos litígios entre Estados não contratantes;

contanto que, nos dois últimos casos, a Convenção seja aplicável como lei nacional ou a título de direito convencional;

b) Dos litígios entre empresas de transporte;

c) Dos litígios entre empresas de transporte e os utentes;

d) Dos litígios entre utentes.

§ 4. A instauração do processo arbitral tem, quanto à suspensão e interrupção da prescrição do crédito litigioso, o mesmo efeito que o iniciar da acção perante o tribunal ordinário.

§ 5. As sentenças proferidas pelos tribunais arbitrais contra empresas de transporte ou contra utentes são executórias em cada um dos Estados contratantes logo após o cumprimento das formalidades prescritas no Estado em que a execução deve efectuar-se.

TÍTULO V

Disposições excepcionais

ARTIGO 62

Derrogações temporárias

§ 1. Se a situação económica e financeira de um Estado é de natureza a causar graves dificuldades na aplicação das disposições do título III, capítulo III, da Convenção, cada Estado poderá, por disposições insertas nas tarifas, ou por actos do poder público, tais como autorizações gerais ou particulares concedidas às empresas de caminhos de ferro, derrogar as disposições dos artigos 17, 19 e 21 da Convenção, estabelecendo para determinados tráfegos:

a) Que as expedições na partida desse Estado deverão ser franquias:

1.º Quer até às suas fronteiras;

2.º Quer, pelo menos, até às suas fronteiras;

b) Que as expedições com destino a esse Estado deverão ser franquias à partida:

1.º Quer, pelo menos, até às suas fronteiras, contanto que o Estado da partida não tenha de recorrer à restrição mencionada na alínea a), n.º 1.º;

2.º Quer, no máximo, até às suas fronteiras;

c) Que as expedições, quer provenientes, quer destinadas a esse Estado, não poderão ser oneradas com qualquer reembolso e que os desembolsos não serão admitidos, ou que os reembolsos e os desembolsos só serão admitidos dentro de certos limites;

d) Que não será permitido ao expedidor alterar o contrato de transporte no que diz respeito ao país de destino, à franquia e ao reembolso.

§ 2. Nas mesmas condições, os Estados poderão, por meio de autorizações gerais ou especiais concedidas às empresas de caminhos de ferro, derrogar as disposições dos artigos 17, 19, 21 e 22 da Convenção, determinando nas suas relações recíprocas:

a) Que as normas de pagamento das despesas serão especialmente fixadas depois de acordos entre os caminhos de ferro interessados nestas normas.

Estas normas não poderão conter modalidades não previstas no artigo 17;

b) Que certos pedidos de alteração do contrato de transporte não serão admitidos.

§ 3. As medidas tomadas em conformidade com os §§ 1 e 2 serão comunicadas à Repartição Central.

As medidas indicadas no § 1 entrarão em vigor, pelo menos, depois de expirado um prazo de oito dias, a contar

da data da carta pela qual a Repartição Central tiver notificado a medida aos outros Estados.

As medidas indicadas no § 2 entrarão em vigor, pelo menos, depois de expirado um prazo de oito dias, a contar da data da sua publicação nos Estados interessados.

§ 4. As remessas em trânsito não serão afectadas pelas referidas medidas.

ARTIGO 63

Responsabilidade no tráfego por via férrea-via marítima

§ 1. Nos transportes por via férrea-via marítima que utilizem as linhas referidas no artigo 2, § 1, pode cada Estado, pedindo que a necessária menção seja indicada na lista das linhas sujeitas à Convenção, acrescentar o conjunto das causas de isenção de responsabilidade adiante enumeradas às que estão previstas no artigo 27.

O transportador só as pode invocar se provar que a perda, a avaria ou o atraso na entrega se verificaram no percurso marítimo, desde a carga da mercadoria a bordo do navio até à sua descarga do navio.

Estas causas de isenção são as seguintes:

a) Actos, negligência ou falta do capitão, marinheiro, piloto ou empregados do transportador na navegação ou na administração do navio;

b) Inavegabilidade do navio, com a condição de o transportador fazer prova de que essa inavegabilidade não é imputável a uma falta de diligência razoável da sua parte para pôr o navio em estado de navegar ou para lhe fornecer um armamento, equipamento e abastecimento convenientes, ou para adaptar e pôr em bom estado todas as partes do navio em que a mercadoria é carregada, de maneira que fiquem aptas à recepção, ao transporte e à preservação da mercadoria;

c) Incêndio, com a condição de que o transportador faça a prova de que não foi causado por acção ou falta sua, do capitão, marinheiro, piloto ou dos seus empregados;

d) Riscos, perigos ou acidentes no mar ou outras águas navegáveis;

e) Salvamento ou tentativa de salvamento de vidas ou de bens no mar;

f) Carga da mercadoria no convés do navio, com a condição de que tenha sido carregada no convés com o consentimento do expedidor, expresso na declaração de expedição e que essa mercadoria não esteja sobre o vagão.

As causas de isenção de responsabilidade acima mencionadas em nada suprimem ou diminuem as obrigações gerais do transportador e em especial a sua obrigação de empregar a diligência razoável para pôr o navio em estado de navegar ou para lhe assegurar um armamento, equipamento e abastecimento convenientes ou para adaptar e pôr em bom estado todas as partes do navio em que a mercadoria é carregada, de maneira que fiquem aptas para a recepção, transporte e preservação da mercadoria.

Quando o transportador invocar as precedentes causas de isenção, fica contudo responsável se o interessado fizer prova de que o atraso na entrega, a perda ou a avaria são devidos a uma falta do transportador, do capitão, marinheiro, piloto ou dos seus empregados, falta esta diferente da que está prevista na alínea a).

§ 2. Quando um mesmo percurso marítimo é servido por várias empresas inscritas na lista mencionada no artigo 1, o regime de responsabilidade aplicável a este percurso deve ser o mesmo para todas estas empresas.

Além disso, quando estas empresas tiverem sido inscritas na lista a pedido de diversos Estados, a adopção deste regime deve previamente ser sujeita a um acordo entre estes Estados.

§ 3. As medidas tomadas em conformidade com o presente artigo deverão ser comunicadas à Repartição Central. Entrarão em vigor, pelo menos, depois de expirado um prazo de trinta dias, a partir da data da carta pela qual a Repartição Central tiver notificado estas medidas aos outros Estados.

As remessas em trânsito não serão afectadas pelas medidas mencionadas.

ARTIGO 64

Responsabilidade no caso de acidentes nucleares

O caminho de ferro fica isento da responsabilidade que lhe incumbe em virtude da presente Convenção quando o prejuízo for causado por um acidente nuclear e em virtude das prescrições especiais em vigor num Estado contratante que regulem a responsabilidade no domínio da energia nuclear, a entidade que explore a instalação nuclear ou a pessoa que a substitua seja responsável por este prejuízo.

TÍTULO VI

Disposições finais

ARTIGO 65

Assinatura

A presente Convenção, da qual os Anexos fazem parte integrante, fica aberta até 30 de Abril de 1970 à assinatura dos Estados contratantes e dos que foram convidados a fazer-se representar na Conferência ordinária da revisão.

ARTIGO 66

Ratificações. Entrada em vigor

A presente Convenção será ratificada e os instrumentos de ratificação serão depositados com a brevidade possível junto do Governo Suíço.

Quando a Convenção tiver sido ratificada por quinze Estados ou, o mais tardar, um ano após a assinatura, o Governo Suíço pôr-se-á em contacto com os Governos interessados, a fim de examinar com eles a possibilidade de a Convenção ser posta em vigor.

ARTIGO 67

Adesão à Convenção

§ 1. Qualquer Estado não signatário que queira aderir à presente Convenção deve dirigir o seu pedido ao Governo Suíço, que o comunicará a todos os Estados contratantes com uma nota da Repartição Central sobre a situação dos caminhos de ferro do Estado peticionário sob o ponto de vista dos transportes internacionais.

§ 2. Se, no prazo de seis meses, a contar da data deste aviso, dois Estados, pelo menos, não tiverem notificado ao Governo Suíço a sua oposição, o pedido é considerado deferido de pleno direito e o Governo Suíço dará conhecimento desse facto ao Estado peticionário e a todos os Estados contratantes.

No caso contrário, o Governo Suíço notificará todos os Estados contratantes e o Estado peticionário de que a apreciação do pedido foi adiada.

§ 3. Qualquer admissão produz os seus efeitos um mês depois da data do aviso enviado pelo Governo Suíço, ou se, findo este prazo, a Convenção não estiver ainda em vigor na data da sua entrada em vigor.

ARTIGO 68

Duração do compromisso dos Estados contratantes

§ 1. A duração da presente Convenção é ilimitada. Contudo, qualquer Estado contratante pode desligar-se nas condições seguintes:

A Convenção é válida para todos os Estados contratantes até 31 de Dezembro do quinto ano seguinte à sua entrada em vigor. Qualquer Estado que queira desligar-se ao terminar este período deverá comunicar a sua intenção com um ano de antecedência, pelo menos, ao Governo Suíço, que disso informará todos os Estados contratantes.

Na falta de notificação no prazo indicado, o compromisso será prolongado, de pleno direito, por um período de três anos, e assim sucessivamente de três em três anos, na falta de denúncia, pelo menos, um ano antes de 31 de Dezembro do último ano de um dos períodos trienais.

§ 2. Os Estados admitidos a participar na Convenção no decurso do período quinquenal ou de um dos períodos trienais ficam ligados ao compromisso até ao fim deste período e, depois, até ao fim de cada um dos períodos seguintes, enquanto não denunciarem o seu compromisso, um ano, pelo menos, antes do fim de um desses períodos.

ARTIGO 69

Revisão da Convenção

§ 1. Os delegados dos Estados contratantes reúnem-se para a revisão da Convenção, por convocação do Governo Suíço, o mais tardar cinco anos depois da entrada em vigor da presente Convenção.

Será convocada uma conferência antes desta data, se, pelo menos, um terço dos Estados contratantes assim o pedir.

De acordo com a maioria dos Estados contratantes, o Governo Suíço convidará também Estados não contratantes.

De acordo com a maioria dos Estados contratantes, a Repartição Central convidará a assistir à conferência representantes:

- a) De organizações internacionais governamentais com competência em matéria de transporte;
- b) De organizações internacionais não governamentais que se ocupam de transportes.

A participação nos debates de delegações dos Estados não contratantes, assim como das organizações internacionais mencionadas no quarto parágrafo, será afixada para cada conferência no regulamento das deliberações.

De acordo com a maioria dos Governos dos Estados contratantes, a Repartição Central pode, antes das conferências de revisão, ordinárias e extraordinárias, convocar comissões para o exame preliminar das propostas de revisão. As disposições do Anexo III são aplicáveis, por analogia, a estas comissões; no que respeita ao artigo 6 deste Anexo, é aplicável às comissões preliminares a disposição relativa à comissão de revisão.

§ 2. A entrada em vigor da nova Convenção, resultante de uma conferência de revisão, implica a anulação da Convenção anterior e dos seus Anexos, mesmo em relação aos Estados contratantes que não ratifiquem a nova Convenção.

§ 3. No intervalo das conferências de revisão, os artigos 3, 4, 5, § 5, 6, 7 (salvo o § 1), 8 (salvo o § 1), 10 (salvo o § 6, segunda alínea), 11, 12 (salvo o § 4), 13, 14 (salvo o § 2, segunda alínea), 15 (salvo o § 1, primeira alínea), 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25,

30, 35, 36, 41, 58, 49, 50, 53 e 60 (salvo o § 5) e os Anexos VI e VII podem ser modificados por uma comissão de revisão. A organização e o funcionamento desta comissão constam do Anexo III à presente Convenção.

As decisões da comissão de revisão serão notificadas sem demora aos Governos dos Estados contratantes por intermédio da Repartição Central. São consideradas aceites, a não ser que, nos quatro meses contados a partir do dia da notificação, cinco Governos pelo menos, tenham formulado objecções. Estas decisões entram em vigor no primeiro dia do oitavo mês que se segue ao mês no decurso do qual a Repartição Central levou a sua aceitação ao conhecimento dos Governos dos Estados contratantes. A Repartição Central designa esse dia ao fazer a notificação da aceitação das decisões.

§ 4. Com o fim de modificar:

a) O Regulamento Internacional Relativo ao Transporte de Mercadorias Perigosas por Caminho de Ferro (Anexo I);

b) O Regulamento Internacional Relativo ao Transporte de Vagões Particulares (Anexo IV); e

c) O Regulamento Internacional Relativo ao Transporte de Contentores (Anexo V);

São instituídas comissões de peritos, cuja organização e funcionamento constam de um estatuto que constitui o Anexo III à presente Convenção.

As decisões das comissões de peritos são comunicadas sem demora aos Governos dos Estados contratantes por intermédio da Repartição Central. São consideradas aceites, a não ser que, nos quatro meses contados a partir do dia da notificação, pelo menos cinco dos Governos tenham formulado objecções. Estas decisões entram em vigor no primeiro dia do oitavo mês que se segue ao mês no decurso do qual a Repartição Central levou a sua aceitação ao conhecimento dos Governos dos Estados contratantes. A Repartição Central designa este dia ao fazer a notificação de aceitação das decisões.

ARTIGO 70

Texto da Convenção. Traduções oficiais

A presente Convenção foi concluída e assinada, em língua francesa, de acordo com o uso diplomático assente.

São juntos ao texto francês um texto em língua alemã, um texto em língua inglesa, um texto em língua italiana e um texto em língua árabe, que têm o valor de traduções oficiais.

Em caso de divergência é o texto francês que faz fé.

Em fé do que, os plenipotenciários abaixo assinados, munidos dos seus plenos poderes, que foram reconhecidos em boa e devida forma, assinaram a presente Convenção.

Concluído em Berna, em sete de Fevereiro de mil novecentos e setenta, num único exemplar, que ficará depositado nos arquivos da Confederação Suíça e do qual será entregue uma cópia autêntica a cada uma das partes.

ANEXO I

(ARTIGOS 3 E 4)

**REGULAMENTO INTERNACIONAL
RESPEITANTE AO TRANSPORTE DE MERCADORIAS
PERIGOSAS POR CAMINHO DE FERRO (RID)**

(Editado à parte)

ANEXO II

(ARTIGO 58)

**REGULAMENTO RELATIVO A REPARTIÇÃO CENTRAL
DOS TRANSPORTES INTERNACIONAIS
POR CAMINHO DE FERRO (OCTI)**

ARTIGO 1

§ 1. A Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro (OCTI) tem a sua sede em Berna, sob os auspícios do Governo Suíço.

A fiscalização da sua actividade, tanto no plano administrativo como no plano financeiro, exerce-se dentro do âmbito estabelecido pelas disposições do artigo 58 da Convenção e está confiada a uma comissão administrativa.

Para este efeito, a comissão administrativa:

a) Zela pela boa aplicação, pela Repartição Central, das Convenções, assim como dos outros textos emanados das conferências de revisão, e preconiza, se for preciso, as medidas próprias para facilitar a aplicação destas Convenções e textos;

b) Dá pareceres motivados pelas questões que podem interessar a actividade da Repartição Central e que lhes são submetidos por um Estado contratante ou pelo director da Repartição.

§ 2. a) A comissão administrativa reúne-se em Berna. É composta por onze membros, escolhidos entre os Estados contratantes;

b) A Confederação Suíça dispõe de um lugar permanente na comissão, da qual assume a presidência. Os outros Estados membros são nomeados por cinco anos. Uma conferência diplomática determina, para cada período quinquenal, por proposta da comissão administrativa em exercício, a composição da comissão administrativa, tendo em conta uma equitativa distribuição geográfica;

c) Se se der uma vaga entre os Estados membros, a comissão administrativa designa, ela própria, um outro Estado contratante para ocupar o lugar vago;

d) Cada Estado membro designa, como delegado à comissão administrativa, uma pessoa qualificada em virtude da sua experiência em questões de transportes internacionais;

e) A comissão administrativa estabelece o seu regulamento interno e constitui-se a si própria.

Tem, pelo menos, uma reunião ordinária por ano e tem, além disso, reuniões extraordinárias quando, pelo menos, três Estados membros o solicitarem.

O secretariado da comissão administrativa é assegurado pela Repartição Central.

As actas das sessões da comissão administrativa são enviadas a todos os Estados contratantes;

f) As funções de delegado de um Estado membro são gratuitas e as despesas de deslocação que acarretam ficam a cargo desse mesmo Estado.

§ 3. a) A Comissão administrativa elabora o regulamento respeitante à organização, funcionamento e estatutos do pessoal da Repartição Central.

b) A comissão administrativa nomeia o director, o vice-director e os conselheiros da Repartição Central; o Governo Suíço apresentar-lhe-á propostas para a nomeação do director-geral e do vice-director-geral. Para estas nomeações, a comissão administrativa terá especialmente em conta a competência dos candidatos e uma distribuição geográfica equitativa;

c) A comissão administrativa aprova o orçamento anual da Repartição Central, tendo em conta as disposições do artigo 2 abaixo mencionado, assim como o relatório anual de gerência.

A verificação das contas da Repartição Central, que apenas diz respeito à conformidade da escrituração e dos documentos de contabilidade, dentro do plano do orçamento, é feita pelo Governo Suíço. Este transmite estas contas, acompanhadas de um relatório, à comissão administrativa.

A comissão administrativa comunica aos Estados contratantes, juntamente com o relatório de gerência da Repartição Central e o extracto das suas contas anuais, as decisões, resoluções e recomendações que entende dever formular.

d) A comissão administrativa envia a cada conferência diplomática de revisão, dois meses, pelo menos, antes do seu início, um relatório sobre o conjunto da sua actividade desde a conferência precedente.

ARTIGO 2

§ 1. As despesas da Repartição Central são suportadas pelos Estados contratantes, proporcionalmente à extensão das linhas de caminho de ferro ou dos percursos aos quais se aplica a Convenção. Contudo, as linhas de navegação participam nas despesas proporcionalmente apenas a metade dos seus percursos. Para cada Estado, a contribuição não pode ultrapassar um montante fixado por quilómetro. Por proposta da comissão administrativa em exercício, este montante é suspenso, para cada período quinquenal, pela conferência diplomática encarregada, segundo as disposições do artigo 1, § 2, alínea b), do presente Regulamento, de determinar a composição da comissão administrativa para este mesmo período. Excepcionalmente, esta contribuição pode, após acordo entre o Governo interessado e a Repartição Central e com a aprovação da comissão administrativa, ser reduzida de 50 por cento, no máximo, para as linhas exploradas em condições especiais. O montante do crédito anual referente aos quilómetros é fixado, para cada exercício, pela comissão administrativa, depois de ouvida a Repartição Central. Este montante é cobrado na totalidade. Quando as despesas efectivas da Repartição Central não tiverem atingido o montante do crédito calculado nesta base, o saldo não despendido é lançado num fundo de reserva.

§ 2. Na altura em que envia aos Estados contratantes o relatório da gerência e o extracto das contas anuais, a Repartição Central convida-os a entregar a sua quota-parte na contribuição das despesas do exercício findo. O Estado que, na data de 1 de Outubro, não tiver entregue a sua parte é, pela segunda vez, convidado a fazê-lo. Se esta lembrança não produzir efeito, a Repartição Central volta a renová-la no princípio do ano seguinte, na altura em que envia o seu relatório da gerência referente ao exercício findo. Se, na data de 1 de Julho seguinte, não for tida em nenhuma conta esta lembrança, é feita uma quarta diligência junto do Estado retardatário para o persuadir a pagar as duas anuidades vencidas. Em caso de insucesso, a Repartição Central avisará esse Estado, três meses mais tarde, de que, se o pagamento aguardado não for efectuado antes do fim do ano, a sua abstenção será interpretada como manifestação tácita da sua vontade de se retirar da Convenção. Na falta de seguimento dado a esta última diligência antes de 31 de Dezembro, a Repartição Central, tomando em consideração a vontade, tácitamente expressa pelo Estado em falta, de se

retirar da Convenção, procede à irradiação das linhas deste Estado da lista das linhas admitidas ao serviço dos transportes internacionais.

§ 3. As quantias não cobradas devem, tanto quanto possível, ser cobertas por meio dos créditos ordinários de que dispõe a Repartição Central e podem ser repartidas por quatro exercícios. A parte do *deficit* que não possa ser assim cobrada é levada, numa conta especial, a débito dos outros Estados contratantes, na proporção do número de quilómetros de linhas sujeitas à Convenção quando do fecho das contas e, para cada um deles, na medida em que, durante o período de dois anos que terminou com a retirada do Estado em falta, tenha sido participante na Convenção.

§ 4. O Estado cujas linhas foram irradiadas nas condições indicadas no § 2 acima mencionado não pode fazê-las readmitir ao serviço dos transportes internacionais senão pagando, previamente, as quantias de que ficou devedor para os anos em causa, e isto com um juro de 5 por cento a contar do fim do sexto mês decorrido a partir do dia em que a Repartição Central o convidou pela primeira vez a pagar a quota-parte que lhe incumbia.

ARTIGO 3

§ 1. A Repartição Central publica um boletim mensal contendo as informações necessárias à aplicação da Convenção, especialmente as comunicações relativas à lista das linhas de caminho de ferro e de outras empresas e aos objectos excluídos do transporte ou admitidos sob certas condições, assim como os estudos que julgar conveniente aí inserir.

§ 2. O boletim é redigido em francês e em alemão. Um exemplar é enviado gratuitamente a cada Estado contratante e a cada uma das administrações interessadas. Os outros exemplares pedidos são pagos por um preço fixado pela Repartição Central.

ARTIGO 4

§ 1. Os registos de despesas e créditos motivados por transportes internacionais que ficaram por pagar podem ser enviados pela empresa credora à Repartição Central para que esta facilite a sua cobrança. Para este efeito, a Repartição Central intima a empresa devedora para que pague a quantia devida ou que exponha os motivos da sua recusa de pagar.

§ 2. Se a Repartição Central considera que os motivos de recusa de pagamento alegados são suficientemente fundamentados, remete as partes para o juiz competente, ou, se as partes o pedirem, para o tribunal arbitral previsto no artigo 61 da Convenção (Anexo VII).

§ 3. Quando a Repartição Central considera que a totalidade ou parte da soma é realmente devida, pode, depois de ter consultado um perito, declarar que a empresa de transporte devedora deve pagar à Repartição Central a totalidade ou parte do crédito; a soma assim entregue deve ficar depositada até à decisão sobre o fundo da questão dada pelo juiz competente ou pelo tribunal arbitral previsto no artigo 61 da Convenção (Anexo VII).

§ 4. No caso em que uma empresa de transporte não responda, num prazo de quinze dias, às imposições da Repartição Central, é-lhe dirigida uma nova intimação, indicando-lhe as consequências da sua recusa.

§ 5. Dez dias depois da nova intimação, se esta resulta infrutífera, a Repartição Central dirige ao Estado contratante de que depende a empresa de transporte um

aviso justificado, convidando este Estado a providenciar sobre as medidas a tomar e, especialmente, a examinar se deve manter na lista as linhas da empresa de transporte devedora.

§ 6. Se o Estado contratante de que depende a empresa de transporte devedora declara que, apesar da falta de pagamento, não julga dever mandar irradiar da lista esta empresa, ou se deixa sem resposta durante seis semanas a comunicação da Repartição Central, considera-se de pleno direito aceitar a garantia de solvência da empresa mencionada no que respeita aos créditos resultantes dos transportes internacionais.

ARTIGO 5

É cobrada uma remuneração para cobrir as despesas especiais resultantes da actividade prevista no artigo 58, § 1, alíneas d) a f), da Convenção. A importância desta remuneração é fixada pela comissão administrativa, sob proposta da Repartição Central.

ANEXO III

(ARTIGO 69, §§ 3 E 4)

ESTATUTO RELATIVO À COMISSÃO DE REVISÃO
E ÀS COMISSÕES DE PERITOS

ARTIGO 1

Os Governos dos Estados contratantes comunicam as suas propostas respeitantes aos assuntos que são da competência das comissões à Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro, que as leva imediatamente ao conhecimento dos outros Estados contratantes.

ARTIGO 2

A Repartição Central convida as comissões a reunirem-se cada vez que haja necessidade ou a pedido de, pelo menos, cinco Estados contratantes.

Todos os Estados contratantes são avisados, com dois meses de antecedência, das sessões das comissões. O aviso deve indicar exactamente as questões cuja inscrição na ordem do dia foi pedida.

ARTIGO 3

Todos os Estados contratantes podem tomar parte nos trabalhos das comissões.

Um Estado pode fazer-se representar por outro Estado; contudo, um Estado não pode representar mais de dois outros Estados.

Cada Estado suporta as despesas dos seus representantes.

ARTIGO 4

A Repartição Central informa das questões a tratar e assume o serviço do Secretariado das comissões.

O director-geral da Repartição Central, ou o seu representante, toma parte das sessões das comissões, tendo voto consultivo.

ARTIGO 5

De acordo com a maioria dos Estados contratantes, a Repartição Central convida a assistir, com voto consultivo, às sessões das comissões os representantes de:

a) Estados não contratantes;

b) Organizações internacionais governamentais com competência em matéria de transportes, sob condição de reciprocidade;

c) Organizações internacionais não governamentais que se ocupam de transportes, sob condição de reciprocidade.

ARTIGO 6

A comissão de revisão é válidamente constituída quando estão representados metade dos Estados contratantes; as comissões de peritos são válidamente constituídas quando está representado um terço dos Estados contratantes.

ARTIGO 7

As comissões designam para cada sessão um presidente e um ou dois vice-presidentes.

ARTIGO 8

As deliberações são expressas em francês e alemão. As exposições dos membros da comissão são traduzidas imediatamente de viva voz e em síntese. O texto das propostas e as comunicações do presidente são traduzidos na íntegra.

ARTIGO 9

O voto exerce-se por delegação e, a pedido, por chamada individual; cada delegação de um Estado contratante representado na sessão tem direito a um voto.

Uma proposta é adoptada se o número de votos positivos é:

- a) Pelo menos igual a um terço do número dos Estados representados na comissão;
- b) Superior ao número dos votos negativos.

ARTIGO 10

As actas das sessões resumem as deliberações nas duas línguas.

As propostas e as decisões devem ser inseridas nas actas, textualmente, nas duas línguas. Em caso de divergência entre o texto francês e o texto alemão da acta, o texto francês faz fé no que respeita às decisões.

As actas são distribuídas aos membros logo que seja possível.

Se a sua aprovação não pode efectuar-se no decurso da sessão, os membros enviarão ao Secretariado, num prazo apropriado, as correcções eventuais.

ARTIGO 11

Para facilitar os trabalhos, as comissões podem nomear subcomissões; podem também nomear subcomissões encarregadas de preparar questões determinadas para uma sessão ulterior.

Cada subcomissão designa um presidente, um vice-presidente e, se for necessário, um relator. Para o restante, as disposições dos artigos 1 a 5 e 8 a 10 são aplicáveis, por analogia, às subcomissões.

ANEXO IV

(ARTIGO 60, § 1)

REGULAMENTO INTERNACIONAL RELATIVO AO TRANSPORTE DE VAGÕES PARTICULARES (RIP)

(Publicado à parte)

ANEXO V

(ARTIGO 60, § 2)

REGULAMENTO INTERNACIONAL RELATIVO AO TRANSPORTE DE CONTENTORES (RICO)

(Publicado à parte)

ANEXO VI

(ARTIGO 60, § 3)

REGULAMENTO INTERNACIONAL RELATIVO AO TRANSPORTE DE VOLUMES «EXPRESSO» (RIEx)

§ 1. Só são considerados como volumes «expresso» as mercadorias transportadas de uma maneira particularmente rápida nas condições de uma tarifa internacional.

Só podem ser aceites como volumes «expresso» as mercadorias que podem normalmente ser carregadas no furgão dos comboios de passageiros. Contudo, as tarifas podem prever derrogações a esta regra.

§ 2. São excluídas do transporte as mercadorias designadas no artigo 3 da presente Convenção. As substâncias e objectos enumerados no Anexo I à Convenção ou aqueles que são abrangidos por acordos particulares estabelecidos ao abrigo das disposições do artigo 4, § 2, da Convenção não são aceites para transporte como volumes «expresso», a não ser que este modo de transporte seja expressamente previsto no dito anexo ou nos ditos acordos. As tarifas determinam se outras mercadorias podem igualmente ser excluídas do transporte ou ser admitidas sob certas condições.

§ 3. Os volumes «expresso» podem ser entregues para transporte com um documento diferente do previsto no artigo 6, § 1, da presente Convenção. O impresso a utilizar e as indicações que aí devem ou podem figurar são determinados nas tarifas. Em todo o caso, este documento deve conter as indicações seguintes:

- a) A designação das estações expedidora e destinatária;
- b) O nome e morada do expedidor e do destinatário;
- c) O número de volumes, a descrição da embalagem e a designação da natureza das mercadorias;
- d) A designação dos documentos juntos para o cumprimento das formalidades exigidas pelas alfândegas e outras autoridades administrativas.

§ 4. O expedidor é responsável pela exactidão das indicações e declarações inscritas no documento de transporte por ele próprio ou pelo caminho de ferro segundo indicações suas; suporta todas as consequências resultantes do facto de essas indicações ou declarações serem irregulares, inexactas ou incompletas.

§ 5. Os volumes «expresso» devem ser transportados por meios rápidos, nos prazos previstos nas tarifas. Os prazos de entrega devem, em todo o caso, ser mais reduzidos do que os prazos aplicados às remessas em grande velocidade.

§ 6. As tarifas podem também prever derrogações às disposições da presente Convenção além daquelas que foram acima especificadas; não pode, contudo, haver derrogações às disposições dos artigos 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33 e 37 a 47, incluídos na mencionada Convenção.

Desde que as prescrições precedentes e as das tarifas a isso não se oponham, as disposições da presente Convenção são aplicáveis ao transporte de volumes «expresso».

ANEXO VII

(ARTIGO 61)

REGULAMENTO DE ARBITRAGEM**ARTIGO 1****Número de árbitros**

Os tribunais arbitrais constituídos para apreciar litígios que não sejam entre Estados serão compostos de um, três ou cinco árbitros, segundo as cláusulas de compromisso.

ARTIGO 2**Escolha dos árbitros**

§ 1. É preestabelecida uma lista de árbitros. Cada Estado contratante pode designar, no máximo, dois dos seus representantes, especialistas em direito internacional de transportes, para serem inscritos na lista de árbitros estabelecida e mantida actualizada pelo Governo Suíço.

§ 2. Se o compromisso prevê um único árbitro, este é escolhido por comum acordo entre as Partes.

Se o compromisso prevê três ou cinco árbitros, cada uma das Partes escolhe um ou dois árbitros, conforme o caso.

Os árbitros escolhidos em conformidade com o parágrafo precedente designam, por comum acordo, o terceiro ou o quinto árbitro, conforme o caso, o qual presidirá ao tribunal arbitral.

Se as partes estão em desacordo sobre a escolha do árbitro único ou se os árbitros escolhidos pelas partes estão em desacordo sobre a designação do terceiro ou do quinto árbitro, conforme o caso, o tribunal arbitral será completado, a requerimento da Repartição Central, por um árbitro designado pelo presidente do Tribunal Federal Suíço.

O tribunal arbitral é composto por pessoas que figuram na lista mencionada no § 1. Contudo, se o compromisso prevê cinco árbitros, cada uma das partes pode escolher um árbitro não incluído na lista.

§ 3. O árbitro único, o terceiro ou o quinto árbitro devem ser de nacionalidade diferente das partes litigantes.

A intervenção no litígio de uma terceira parte não afecta a composição do tribunal arbitral.

ARTIGO 8**Compromisso**

As partes que recorrem à arbitragem estabelecem um compromisso, que especifica em especial:

a) O objecto do litígio, determinado de maneira tão precisa e clara quanto possível;

b) A composição do tribunal e os prazos estabelecidos para a nomeação do árbitro ou árbitros;

c) A sede do tribunal.

Para a abertura do processo arbitral, o compromisso deve ser comunicado à Repartição Central.

ARTIGO 4**Processo**

O tribunal arbitral decide por si mesmo o processo a seguir, tendo em conta especialmente as disposições seguintes:

a) O tribunal arbitral instrui e julga as causas de que é encarregado, com base nos elementos fornecidos pelas partes, sem estar ligado, quando for chamado a dar o seu parecer, às interpretações destas;

b) Não pode conceder mais, ou coisa diferente, das conclusões do autor, nem menos do que o réu reconheceu como sendo devido;

c) A sentença arbitral, devidamente fundamentada, é redigida pelo tribunal arbitral e notificada às partes por intermédio da Repartição Central;

d) Salvo disposições em contrário de direito imperativo do país onde reunir o tribunal arbitral, a sentença arbitral não é susceptível de recurso, com excepção, todavia, da revisão ou da nulidade.

ARTIGO 5**Secretaria**

A Repartição Central funciona como secretaria do tribunal arbitral.

ARTIGO 6**Despesas**

A sentença arbitral fixa as despesas e as custas, incluindo os honorários dos árbitros, e decide a qual das partes incumbe o seu pagamento ou em que proporção são divididas entre elas.

Convenção Internacional Relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Caminho de Ferro (CIV)

Os plenipotenciários abaixo assinados, tendo reconhecido a necessidade de rever a Convenção Internacional Relativa ao Transporte de Passageiros e de Bagagens por Caminho de Ferro, assinada em Berna a 25 de Fevereiro de 1961, resolveram, em conformidade com o artigo 68 da citada Convenção, estabelecer uma nova Convenção sobre esta matéria e chegaram a acordo sobre os artigos seguintes:

TÍTULO I

Objecto e âmbito da Convenção

ARTIGO 1

Caminhos de ferro e transportes aos quais se aplica a Convenção

§ 1. A presente Convenção aplica-se, ressalvadas as excepções previstas nos parágrafos seguintes, a todos os transportes de passageiros e de bagagens com títulos de transportes internacionais, em percursos que utilizem territórios de, pelo menos, dois Estados contratantes e se efectuem exclusivamente em linhas constantes da lista estabelecida nos termos do artigo 55.

§ 2. Os transportes cujas estações¹ de partida e de chegada estejam situadas no território de um mesmo Estado e que apenas em trânsito atravessem o território de outro Estado não ficam sujeitos à presente Convenção:

a) Quando as linhas pelas quais se efectua o trânsito são exclusivamente exploradas por um caminho de ferro do Estado de partida;

b) Quando, embora as linhas pelas quais se efectua o trânsito não sejam exploradas exclusivamente por um caminho de ferro do Estado de partida, se os Estados ou os caminhos de ferro interessados tenham estabelecido acordos em virtude dos quais esses transportes não sejam considerados internacionais.

§ 3. Os transportes entre estações de dois Estados limítrofes e entre estações de dois Estados em trânsito pelo território de um terceiro Estado, quando as linhas pelas quais se efectua o transporte forem exclusivamente exploradas por caminhos de ferro de um destes três Estados e desde que as leis e regulamentos de nenhum destes Estados a isso se oponham, estão sujeitos às leis do Estado do qual dependem os caminhos de ferro que exploram as linhas em que se efectua o transporte.

§ 4. As tarifas internacionais fixam as condições em que os títulos de transporte internacionais são concedidos.

¹ Por «estação» entendem-se igualmente os portos dos serviços de navegação e qualquer estabelecimento dos serviços automóveis abertos ao público para a execução do contrato de transporte.

ARTIGO 2

Disposições relativas aos transportes combinados

§ 1. Podem ser inscritas na lista prevista no artigo 1, além das linhas de caminho de ferro, as linhas regulares de serviços automóveis ou de navegação que completem os percursos por caminho de ferro e nos quais se efectuem os transportes internacionais, sob reserva de que essas linhas, na medida em que elas ligam, pelo menos, dois Estados contratantes, não podem ser inscritas na lista citada senão com o mútuo consentimento desses Estados.

§ 2. As empresas que exploram essas linhas estão sujeitas a todas as obrigações impostas e estão investidas de todos os direitos reconhecidos aos caminhos de ferro pela presente Convenção, sob reserva das derrogações que resultem necessariamente das diferentes modalidades de transporte. Contudo, as normas de responsabilidade estabelecidas pela presente Convenção não podem ser objecto de derrogações.

§ 3. Qualquer Estado que deseje inscrever na lista citada uma das linhas designadas no § 1, deve tomar as medidas necessárias para que as derrogações previstas no § 2 sejam publicadas segundo as mesmas normas que as tarifas.

§ 4. Para os transportes internacionais que utilizem ao mesmo tempo os caminhos de ferro e serviços de transportes diferentes dos que estão definidos no § 1, os caminhos de ferro podem estabelecer, de comum acordo com as empresas de transporte interessadas, disposições tarifárias que apliquem um regime jurídico diferente do da presente Convenção, a fim de serem tidas em conta as particularidades de cada modalidade de transporte. Podem nesse caso prescrever o uso de um título de transporte diferente do previsto pela presente Convenção.

ARTIGO 3

Obrigação para o caminho de ferro de efectuar o transporte

§ 1. O caminho de ferro é obrigado a efectuar, nas condições da presente Convenção, qualquer transporte de passageiros e bagagens desde que:

a) Os passageiros se conformem com as prescrições da presente Convenção e das tarifas internacionais;

b) O transporte seja possível pelos meios ordinários de transporte;

c) O transporte não seja impedido por circunstâncias que o caminho de ferro não pode evitar e que não está ao seu alcance remediar.

§ 2. Quando a autoridade competente decida que o serviço será suprimido ou suspenso na totalidade ou em parte, as medidas tomadas para este efeito devem, sem demora, ser dadas a conhecer ao público e aos caminhos de ferro, tendo estes a incumbência de informar disso os caminhos

de ferro dos outros Estados, para que eles tornem públicas essas medidas.

§ 3. Qualquer infração cometida pelo caminho de ferro às disposições do presente artigo pode dar lugar a uma acção para reparação do prejuízo causado.

TÍTULO II

Do contrato de transporte

CAPÍTULO I

Transporte de passageiros

ARTIGO 4

Direito ao transporte

Desde o início da sua viagem, salvo excepções previstas nas tarifas internacionais, o passageiro deve estar munido de um título de transporte válido, que é obrigado a conservar durante toda a viagem, a apresentar, se isso lhe for pedido, a qualquer agente encarregado da revisão e a entregar no fim da viagem.

ARTIGO 5

Bilhetes

§ 1. Os bilhetes emitidos para um transporte internacional regulado pela presente Convenção devem levar o sinal

§ 2. Os bilhetes devem obrigatoriamente conter as indicações seguintes, salvo as excepções previstas nas tarifas internacionais:

- a) A indicação das estações de partida e de destino;
- b) O itinerário; se for permitido utilizar diferentes itinerários ou meios de transportes, esta faculdade deve ser mencionada;
- c) A categoria do comboio e a classe da carruagem;
- d) O preço do transporte;
- e) O dia em que o bilhete começa a ter validade;
- f) O prazo de validade.

§ 3. As tarifas internacionais ou os acordos entre caminhos de ferro determinam a língua em que os bilhetes devem ser impressos e preenchidos, bem assim como a sua forma e texto.

§ 4. Os livretes de cupões passados de acordo com uma tarifa internacional constituem um só título de transporte, no espírito da presente Convenção.

§ 5. Salvo excepção prevista nas tarifas internacionais, um bilhete só é transmissível se não for nominativo e se a viagem ainda não tiver tido início.

§ 6. O passageiro é obrigado a verificar no momento da recepção do bilhete se este está em conformidade com as suas indicações.

ARTIGO 6

Redução de preço para as crianças

§ 1. Até à idade de 5 anos completos as crianças são transportadas gratuitamente, sem bilhete, desde que para elas não se exija um lugar distinto.

§ 2. As crianças de mais de 5 anos e até terem completado 10 anos e as crianças mais novas para as quais se exija um lugar são transportadas a preços reduzidos, que não podem ultrapassar metade dos preços cobrados pelos bilhetes de adultos, excepto no que diz respeito aos suplementos cobrados para a utilização de determi-

nadas carruagens ou de determinados comboios e sem prejuízo do arredondamento das importâncias efectuado em conformidade com as normas da empresa que emite o bilhete.

Esta redução não é obrigatoriamente aplicável aos preços dos bilhetes que têm já outra redução em relação ao preço normal do bilhete simples.

§ 3. As tarifas internacionais podem, contudo, prever limites de idade diferentes daqueles que figuram nos §§ 1 e 2 desde que esses limites não sejam inferiores à idade de 4 anos completos, no que diz respeito ao transporte gratuito previsto no § 1, nem a 10 anos completos, no caso da aplicação dos preços reduzidos previstos no § 2.

ARTIGO 7

Prazo de validade dos bilhetes. Paragens nas estações intermédias. Utilização de lugares

O prazo de validade dos bilhetes e as paragens no decurso da viagem são regulados pelas tarifas internacionais.

A ocupação, a atribuição e a marcação de lugares nos comboios são reguladas pelas tarifas ou prescrições do caminho de ferro.

ARTIGO 8

Mudança de classe ou de comboio

O passageiro pode ocupar um lugar de uma classe superior ou passar para um comboio de categoria superior àquela que está indicada no bilhete ou fazer modificar o itinerário, nas condições fixadas pelas tarifas internacionais.

ARTIGO 9

Passageiro sem bilhete válido

§ 1. O passageiro que não pode apresentar um bilhete válido é obrigado a pagar uma sobretaxa, além do preço da viagem; esta sobretaxa é calculada em conformidade com os regulamentos do caminho de ferro em que o pagamento da sobretaxa é exigido.

§ 2. Os bilhetes em que tenha sido feita uma alteração ilícita são considerados como não válidos e apreendidos pelo pessoal de serviço.

§ 3. O passageiro que recusa o pagamento imediato do preço da viagem ou de sobretaxa pode ser excluído do comboio. O passageiro excluído do comboio não pode exigir que as suas bagagens sejam postas à sua disposição numa estação diferente da estação de destino.

ARTIGO 10

Pessoas excluídas do comboio ou admitidas condicionalmente

§ 1. Não são admitidas no comboio ou podem dele ser excluídas no decurso da viagem:

a) As pessoas em estado de embriaguez, as que se conduzam de modo impróprio ou que não observem o que está prescrito nas leis e regulamentos; essas pessoas não têm direito ao reembolso nem do preço do seu bilhete, nem do preço que pagaram pelo transporte das suas bagagens;

b) As pessoas que, por motivos de doença ou outras razões, possam incomodar os vizinhos, a não ser que tenham reservado previamente um compartimento inteiro ou que não se lhes possa pôr à sua disposição, mediante pagamento, um compartimento; contudo, as pessoas que adoecem no decurso da viagem devem ser transportadas pelo menos até à primeira estação onde seja possível

prestar-lhes os socorros necessários. O preço da viagem ser-lhes-á restituído nas condições fixadas no artigo 23, depois de se ter deduzido a parte referente ao percurso efectuado; se for caso disso, proceder-se-á do mesmo modo no que diz respeito ao transporte das bagagens.

§ 2. O transporte de pessoas portadoras de doenças contagiosas é regulado pelas convenções e regulamentos internacionais ou, na falta destes, pelas leis e regulamentos em vigor em cada Estado.

ARTIGO 11

Transporte de volumes de mão e de animais nas carruagens

§ 1. Os passageiros são autorizados a levar consigo gratuitamente nas carruagens os objectos fáceis de transportar (volumes de mão). Cada passageiro só dispõe, para os seus volumes de mão, do espaço situado por cima e por baixo do lugar que ocupa.

Esta regra é aplicável, por analogia, quando as carruagens são de um tipo especial, sobretudo quando têm um espaço próprio para as bagagens.

§ 2. Não podem ser introduzidos nas carruagens:

a) As substâncias e objectos não aceites para transporte como bagagens, em virtude do artigo 15, alínea c), salvo excepções previstas nas tarifas; contudo, os passageiros que, em exercício de um serviço público ou mediante uma autorização legal ou administrativa, tragam uma arma de fogo são autorizados a levar consigo as munições, mas sem ultrapassar o mínimo do limite fixado pelos regulamentos em vigor nos territórios a percorrer; é permitido aos guardas acompanhando prisioneiros e viajando com eles nas carruagens ou compartimentos especiais levarem consigo armas de fogo carregadas;

b) Os objectos que sejam de natureza a incomodar ou perturbar os passageiros ou a causar dano;

c) Os objectos que as prescrições de alfândega ou de outras autoridades administrativas não autorizam a introduzir nas carruagens;

d) Os animais vivos. Os cães são, contudo, admitidos, desde que sejam transportados ao colo ou conservados ao pé, com trela, no chão da carruagem e acaimados de maneira a não causarem perigo à sua volta; são, além disso, admitidos outros animais pequenos quando encerrados em gaiolas, caixas, cestos ou outras embalagens apropriadas, que devem ser concebidos de modo a não causarem qualquer ferimento ou nódoa aos passageiros, assim como qualquer prejuízo ou mancha na carruagem e nos volumes de mão que nela se encontrem e quando essas embalagens possam ser transportadas ao colo ou colocadas no lugar reservado aos volumes de mão. Além disso, os cães e outros animais pequenos só são admitidos desde que não incomodem os passageiros pelo seu cheiro ou barulho, que as leis e regulamentos dos diferentes Estados a isso não se oponham e que nenhum passageiro faça objecção. As tarifas e os horários podem proibir ou autorizar a admissão de animais em certas categorias de carruagens ou de comboios. As tarifas indicam se e para que animais deve ser pago o preço de transporte.

§ 3. Todavia, as tarifas internacionais podem prever em que condições os objectos introduzidos nas carruagens em contravenção das disposições dos §§ 1 e 2, alínea b), são transportados como volumes de mão ou bagagens.

§ 4. Os empregados do caminho de ferro têm o direito de verificar, na presença do passageiro, a natureza dos objectos introduzidos nas carruagens, quando tiverem motivos sérios para suspeitarem de uma contravenção às

disposições do § 2, com excepção daquelas que dizem respeito ao § 2, alínea c). Se não é possível determinar qual foi a pessoa que levou os objectos sujeitos à verificação, esta é efectuada na presença de duas testemunhas estranhas ao caminho de ferro.

§ 5. A vigilância dos objectos e dos animais que o passageiro leva consigo na carruagem incumbe ao passageiro, excepto quando não a possa exercer, por se encontrar numa carruagem do tipo especial considerado no § 1.

O passageiro é responsável por todo o prejuízo causado pelos objectos ou animais que leva consigo na carruagem, a menos que se prove que esses prejuízos foram ocasionados por uma falta do caminho de ferro.

ARTIGO 12

Comboios. Horários

§ 1. Estão affectos ao transporte os comboios regulares previstos nos horários e os comboios postos em circulação consoante as necessidades.

§ 2. Os caminhos de ferro devem levar ao conhecimento do público, de forma apropriada, o horário dos comboios.

§ 3. Os horários ou as tarifas devem indicar as restrições na utilização de determinados comboios ou de certas classes.

ARTIGO 13

Perdas de enlace. Supressão de comboios

Quando, em consequência do atraso de um comboio, se perde a ligação com outro comboio ou quando um comboio é suprimido na totalidade ou em parte do seu percurso e o passageiro quer continuar a sua viagem, o caminho de ferro é obrigado a fazê-lo seguir, com as suas bagagens, na medida do possível e sem qualquer sobretaxa, num comboio que se dirija para o mesmo destino pela mesma linha ou por outra via pertencendo às administrações que participam no itinerário do transporte primitivo, de forma a permitir-lhe chegar ao seu destino com o menor atraso. O chefe da estação deve, se for preciso, certificar no bilhete a perda de ligação ou que o comboio foi suprimido, prolongar na medida do necessário o prazo de validade e tornar o bilhete válido para o novo percurso, para uma classe superior ou para um comboio com taxas mais elevadas. O caminho de ferro tem, contudo, o direito de recusar a utilização de determinados comboios por meio de tarifa ou de horário.

CAPÍTULO II

Transporte de bagagens

ARTIGO 14

Objectos aceites para transporte

§ 1. São aceites para transporte como bagagens os objectos contidos em malas, cestos, maletas, sacos de viagem, caixas de chapéus e outras embalagens deste género, assim como as próprias embalagens.

§ 2. As tarifas internacionais podem autorizar, sob determinadas condições, o transporte como bagagens de outros objectos e animais.

§ 3. O caminho de ferro tem o direito de não aceitar ou limitar o transporte de bagagens de determinados comboios ou certas categorias de comboios.

ARTIGO 15

Objectos excluídos do transporte

São excluídos do transporte como bagagens:

a) Os objectos cujo transporte é reservado à administração dos correios, mesmo que seja só num dos territórios que as bagagens tenham de percorrer;

b) Os objectos cujo transporte é interdito, mesmo que seja só num dos territórios que as bagagens tenham de percorrer;

c) As substâncias e objectos perigosos, sobretudo as armas carregadas, as substâncias e objectos explosivos e inflamáveis, as substâncias carburantes, venenosas, radioactivas, corrosivas, bem assim como as substâncias repugnantes ou susceptíveis de produzirem uma infecção.

As tarifas internacionais podem aceitar ao transporte como bagagens, em determinadas condições, certas substâncias e certos objectos que são excluídos na alínea c).

ARTIGO 16

**Responsabilidade do passageiro em relação à sua bagagem
Sobretaxas**

§ 1. O detentor de uma senha de bagagem é responsável pela observação das prescrições dos artigos 14 e 15 e suporta todas as consequências de uma infracção a essas prescrições.

§ 2. Se as leis ou regulamentos do Estado no território do qual esse facto se dá não o proibirem, o caminho de ferro tem o direito, no caso de presunção grave de contravenção, de verificar se o conteúdo das bagagens corresponde às prescrições. O detentor da senha é convocado para assistir à verificação; se ele não se apresentar ou se não for possível encontrá-lo, e na falta de outras leis ou regulamentos em vigor no Estado onde se realiza a verificação, esta deverá fazer-se na presença de duas testemunhas estranhas ao caminho de ferro. Se se comprova uma infracção, as despesas ocasionadas pela verificação devem ser pagas pelo detentor da senha de bagagem.

§ 3. No caso de infracção às disposições dos artigos 14 e 15, o detentor da senha de bagagem deve pagar uma sobretaxa a fixar pelas tarifas internacionais, sem prejuízo do suplemento do preço de transporte, e, se for caso disso, indemnizações pelos prejuízos.

ARTIGO 17

**Acondicionamento, embalagem e marcação
das bagagens**

§ 1. As bagagens cujo estado ou acondicionamento for deficiente, ou cuja embalagem for deficiente, ou que apresentem sinais manifestos de avaria podem ser recusadas pelo caminho de ferro. Se, todavia, forem aceites, o caminho de ferro tem o direito de inscrever na senha de bagagem uma indicação adequada. A aceitação por parte do passageiro da senha de bagagem com tal indicação é considerada como prova de que o passageiro reconheceu a sua exactidão.

§ 2. O passageiro é obrigado a indicar em cada volume, num sítio bem visível, o seu nome, o endereço, a estação e o país de destino, em condições de afixação suficientes, de uma maneira clara, indelével e que não permita qualquer confusão. O caminho de ferro tem o direito de recusar os volumes que não contenham as indicações prescritas. As indicações caducas devem ser retiradas ou tornadas ilegíveis pelo passageiro.

ARTIGO 18

Despacho e transporte de bagagens

§ 1. O despacho das bagagens só se pode fazer mediante a apresentação de bilhetes válidos pelo menos até ao destino das bagagens e pelo itinerário indicado nos bilhetes.

Se o bilhete for válido para vários itinerários ou se o lugar de destino é servido por várias estações, o passageiro deve indicar exactamente o itinerário a seguir ou a estação para a qual se deve fazer o despacho. O caminho de ferro não é responsável pelas consequências da inobservância desta prescrição por parte do passageiro.

Se a tarifa o prevê, o passageiro pode, durante a duração da validade do seu bilhete, fazer despachar as bagagens quer directamente para o percurso total, desde a estação de origem até à estação de destino, quer para quaisquer fracções do percurso total.

As tarifas determinam se e em que condições as bagagens podem ser aceites ao transporte por um itinerário diferente daquele que é indicado no bilhete apresentado sem apresentação de bilhetes. Quando as tarifas prevêem que as bagagens podem ser aceites ao transporte sem apresentação de bilhetes, as disposições da presente Convenção, no que se refere aos direitos e obrigações do passageiro que acompanha as suas bagagens, aplicam-se ao expedidor das bagagens registadas sem apresentação de bilhetes.

§ 2. O preço do transporte das bagagens deve ser pago quando se faz o despacho.

§ 3. Quanto ao demais, as formalidades do despacho das bagagens são determinadas pelas leis e regulamentos em vigor na estação de partida.

§ 4. O passageiro pode indicar, nas condições em vigor na estação de partida, o comboio pelo qual as suas bagagens devem ser expedidas. Se não for usada esta faculdade, o transporte faz-se no primeiro comboio conveniente.

Se as bagagens tiverem de mudar de comboio numa estação de transbordo, o transporte deve efectuar-se pelo primeiro comboio que possa assegurar o serviço normal das bagagens, nas condições fixadas pelos regulamentos nacionais.

O transporte das bagagens só pode realizar-se nas condições acima mencionadas se as formalidades exigidas à partida ou no decurso da viagem pelas alfândegas ou outras autoridades administrativas a isso não se opuserem.

ARTIGO 19

Senhas de bagagens

§ 1. Quando se faz o despacho das bagagens é entregue ao passageiro uma senha.

§ 2. As senhas de bagagem passadas para um transporte internacional regido pela presente Convenção devem conter o sinal Φ e, salvo excepções previstas nas tarifas internacionais, conter as seguintes indicações:

- a) A indicação das estações de partida e de destino;
- b) O itinerário;
- c) O dia da entrega e o comboio para o qual foi feita esta entrega;
- d) O número dos bilhetes, salvo se as bagagens forem entregues ao transporte sem apresentação de bilhete;
- e) O número e o peso dos volumes;
- f) A importância do preço de transporte e outras despesas;

§ 3. As tarifas internacionais ou os acordos entre caminhos de ferro determinam a forma e a língua em que as senhas de bagagem devem ser impressas e preenchidas.

§ 4. O passageiro é obrigado a assegurar-se, no momento da recepção da senha de bagagem, de que esta foi preenchida de acordo com as suas intenções.

ARTIGO 20

Entrega

§ 1. A entrega das bagagens efectua-se contra a entrega da senha de bagagem e, se for caso disso, contra pagamento das despesas que sobre carregam a remessa. O caminho de ferro não é obrigado a verificar se o portador da senha é idóneo para receber a bagagem.

São equiparados à entrega das bagagens ao portador da senha, a entrega destas, efectuada em conformidade com as disposições em vigor, às autoridades alfandegárias ou de barreira nos seus locais de expedição ou nos seus entrepostos, quando estes não se encontram sob a guarda do caminho de ferro, assim como o facto de confiar animais vivos a uma terceira pessoa.

§ 2. O portador da senha de bagagem tem o direito de pedir ao serviço de entregas da estação destinatária a entrega das bagagens assim que tenha decorrido, depois da chegada do comboio no qual as bagagens deviam ser transportadas, o tempo necessário para que estas possam ser postas à sua disposição, bem como, se for caso disso, para o cumprimento das formalidades exigidas pelas alfândegas e outras autoridades administrativas.

§ 3. Na falta de entrega da senha de bagagem, o caminho de ferro só é obrigado a entregar as bagagens se o interessado justificar os seus direitos; se esta justificação parecer insuficiente, o caminho de ferro pode exigir uma caução.

§ 4. As bagagens são entregues na estação para a qual foram despachadas. Contudo, a pedido do portador da senha, feito na devida altura, se as circunstâncias o permitirem e se as prescrições da alfândega ou de outras autoridades administrativas a isso não se opuserem, as bagagens podem ser restituídas na estação de partida ou entregues numa estação intermédia contra a entrega da senha de bagagem e, além disso, se a tarifa o exigir, contra a apresentação do bilhete.

§ 5. O portador da senha a quem a bagagem não foi entregue nas condições indicadas no § 2 pode exigir que sejam indicados na senha de bagagem o dia e a hora em que reclamou a entrega.

§ 6. O caminho de ferro é obrigado a proceder à verificação das bagagens na presença do portador da senha de bagagem, com o fim de verificar um prejuízo alegado, se aquele o exigir. O portador da senha de bagagem tem o direito de recusar a recepção das bagagens se o caminho de ferro não atende o seu pedido.

§ 7. Quanto ao demais, a entrega está sujeita às leis e regulamentos em vigor no caminho de ferro encarregado da entrega.

CAPÍTULO III

Disposições comuns ao transporte de passageiros e de bagagens

ARTIGO 21

Tarifas. Acordos particulares

§ 1. As tarifas internacionais que os caminhos de ferro estabelecem devem conter todas as condições especiais que regulam o transporte e todas as indicações necessárias

para o cálculo do preço do transporte e das despesas por operações acessórias e especificar, se for caso disso, as condições em que o câmbio deve ser tido em conta.

§ 2. A publicação das tarifas internacionais só é obrigatória nos Estados cujos caminhos de ferro participem nessas tarifas como linhas de partida ou de chegada. As tarifas e as suas modificações entram em vigor na data indicada, aquando da sua publicação. Os aumentos de preço e outras disposições que tenham por efeito tornar mais rigorosas as condições de transporte previstas por estas tarifas só entram em vigor seis dias, pelo menos, depois da sua publicação.

As modificações introduzidas nos preços e despesas por operações acessórias previstas nas tarifas internacionais para ter em conta as flutuações do câmbio, assim como as rectificações de erros manifestos, entram em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

§ 3. Em todas as estações abertas ao tráfego internacional os passageiros podem informar-se sobre as tarifas internacionais ou os seus extractos, indicando o preço dos bilhetes internacionais que aí estão à venda e as correspondentes taxas para as bagagens.

§ 4. As tarifas internacionais devem ser aplicadas a todos nas mesmas condições.

Os caminhos de ferro podem concluir acordos particulares comportando reduções de preço ou outras vantagens, sob a reserva de aprovação dos seus respectivos Governos, desde que sejam consentidas condições idênticas aos passageiros que se encontrem em situação semelhante.

Podem ser concedidas reduções de preço, tanto no serviço de caminho de ferro como no serviço das administrações públicas, às obras de beneficência, de educação e de instrução.

A publicação das medidas tomadas em virtude do segundo e terceiro parágrafos não é obrigatória.

ARTIGO 22

Formalidades exigidas pelas alfândegas ou por outras autoridades administrativas

O passageiro é obrigado a respeitar as prescrições publicadas pelas alfândegas ou por outras autoridades administrativas tanto no que diz respeito à sua pessoa como no que diz respeito à verificação das suas bagagens e volumes de mão. Deve assistir a esta verificação, salvo excepções admitidas pela lei e pelos regulamentos. O caminho de ferro não assume nenhuma responsabilidade perante o passageiro no caso de este não cumprir estas obrigações.

ARTIGO 23

Reembolsos e pagamentos suplementares

§ 1. Os preços de transportes são reembolsados na totalidade ou em parte, quando:

- a) O bilhete não foi utilizado ou o foi parcialmente;
- b) Por motivo de falta de lugar, o bilhete foi utilizado numa classe ou numa categoria de comboio inferior aquela para a qual foi emitido;
- c) As bagagens foram retiradas quer na estação expedidora, quer numa estação intermédia.

As tarifas internacionais fixam os documentos e os certificados a apresentar para apoio do pedido de reembolso, as importâncias a reembolsar, assim como as quantias excluídas da restituição.

§ 2. Contudo, as tarifas podem excluir, em determinados casos, o reembolso do preço de transporte ou subordiná-lo a certas condições.

§ 3. Todos os pedidos de reembolso baseados nas disposições do presente artigo, assim como nas do artigo 10, alínea b), são aceites se forem apresentados ao caminho de ferro num prazo de seis meses, contado, para os bilhetes, a partir do termo do seu prazo de validade e, para as senhas de bagagem, a partir do dia em que estas forem passadas.

§ 4. No caso de aplicação irregular da tarifa ou de erro na determinação das despesas de transporte e das diversas despesas, o excesso recebido deve ser reembolsado pelo caminho de ferro e o que for cobrado a menos deve ser pago pelo passageiro, quando ultrapassar dois francos por bilhete ou por senha de bagagem.

§ 5. Para o cálculo do excesso recebido ou do que for cobrado a menos aplica-se o câmbio oficial do dia em que foi cobrado o preço do transporte; se o pagamento for efectuado numa moeda diferente da cobrança, o câmbio aplicável é o do dia em que se efectua este pagamento.

§ 6. Em todos os casos não previstos no presente artigo e na falta de acordo entre os caminhos de ferro são aplicáveis as leis e regulamentos em vigor no Estado da partida.

ARTIGO 24

Contestações

As contestações entre passageiros ou entre estes e os agentes são provisoriamente resolvidas, nas estações, pelo chefe de serviço e, em trânsito, pelo condutor do comboio.

TÍTULO III

Responsabilidade. Acções

CAPÍTULO I

Responsabilidade

ARTIGO 25

Responsabilidade derivada do transporte de passageiros, de volumes de mão e de animais

§ 1. A responsabilidade do caminho de ferro pela morte, ferimentos ou qualquer outro dano à integridade física de um passageiro, assim como pelos prejuízos causados pelo atraso ou supressão de um comboio ou pela perda de uma ligação, fica sujeita às leis e regulamentos do Estado onde esse facto se verificar.

§ 2. O caminho de ferro só é responsável, no que diz respeito aos volumes de mão e aos animais, cuja vigilância incumbe ao passageiro em virtude do artigo 11, § 5, pelos prejuízos ocasionados por sua culpa.

§ 3. Os artigos seguintes do presente título não são aplicáveis aos casos dos §§ 1 e 2.

ARTIGO 26

Responsabilidade colectiva dos caminhos de ferro pelas bagagens

§ 1. O caminho de ferro que aceitou bagagens ao transporte passando uma senha de bagagem internacional é responsável pela execução do transporte na totalidade do percurso até à sua entrega.

§ 2. Cada caminho de ferro subsequente, pelo simples facto de tomar a seu cargo as bagagens, participa no

contrato de transporte e assume as obrigações daí resultantes, sem prejuízo das disposições do artigo 39, § 2, respeitantes ao caminho de ferro de destino.

ARTIGO 27

Amplitude da responsabilidade

§ 1. O caminho de ferro é responsável pelo atraso na entrega, pelo prejuízo resultante da perda total ou parcial das bagagens, assim como pelas avarias que estas sofram desde a sua aceitação ao transporte até à sua entrega.

§ 2. O caminho de ferro fica isento dessa responsabilidade se o atraso na entrega, a perda ou a avaria tiverem como causa uma falta do passageiro, uma ordem deste não resultante de uma falta do caminho de ferro, um defeito próprio das bagagens ou de circunstâncias que o caminho de ferro não possa evitar e a cujas consequências não possa obviar.

§ 3. O caminho de ferro fica isento dessa responsabilidade quando a perda ou avaria é resultante dos riscos particulares inerentes à natureza especial da bagagem, à ausência ou deficiência da embalagem ou ao facto de terem sido expedidos como bagagem objectos excluídos do transporte.

ARTIGO 28

Encargo da prova

§ 1. A prova de que o atraso na entrega, a perda ou a avaria teve por causa um dos factos previstos no artigo 27, § 2, incumbe ao caminho de ferro.

§ 2. Quando o caminho de ferro estabelecer que, dadas as circunstâncias de facto, a perda ou avaria pôde resultar de um ou mais dos riscos particulares previstos no artigo 27, § 3, há presunção de que deles resultaram. O interessado conserva, contudo, o direito de apresentar provas de que o prejuízo não teve por causa, total ou parcialmente, um destes riscos.

ARTIGO 29

Presunção da perda da bagagem. Caso em que é encontrada

§ 1. O interessado pode, sem ter de apresentar outras provas, considerar um volume como perdido quando este não é entregue ou posto à sua disposição nos catorze dias que se seguem ao pedido de entrega apresentado em conformidade com o artigo 20, § 2.

§ 2. Se um volume considerado perdido é encontrado no decurso do ano que se segue ao pedido de entrega, o caminho de ferro é obrigado a participar o facto ao interessado, quando o seu domicílio é conhecido ou pode ser encontrado.

No prazo de trinta dias, a seguir à recepção deste aviso, o interessado pode exigir que a bagagem lhe seja entregue numa das estações do percurso, mediante pagamento das despesas inerentes ao transporte desde a estação de partida até àquela em que tem lugar a entrega e mediante a restituição da indemnização que recebeu, dedução feita, eventualmente, das despesas que tiverem sido incluídas nesta indemnização e sob reserva de todos os direitos à indemnização por atraso na entrega prevista no artigo 32.

Se o volume encontrado não foi reclamado no prazo previsto de trinta dias ou se o volume só é encontrado mais de um ano depois do pedido de entrega, o caminho de ferro pode dispor dele de acordo com as leis e regulamentos do Estado a que pertence.

ARTIGO 30

Quantitativo da indemnização no caso de perda de bagagens

Quando, em virtude das disposições da presente Convenção, fica a cargo do caminho de ferro o pagamento de uma indemnização por perda total ou parcial das bagagens, poder-lhe-á ser exigido:

a) Se o quantitativo do prejuízo for provado, uma quantia igual a esse quantitativo, que, contudo, não pode exceder 40 francos por quilograma do peso bruto que faltar;

b) Se o quantitativo do prejuízo não for provado, uma quantia calculada por estimativa, à razão de 20 francos por quilograma de peso bruto que faltar.

São, além disso, restituídos o preço do transporte, os direitos alfandegários e as outras despesas desembolsadas na altura do transporte da bagagem perdida, sem outras indemnizações.

ARTIGO 31

Quantitativo da indemnização em caso de avaria das bagagens

No caso de avaria, o caminho de ferro é obrigado a pagar o valor da depreciação sofrida pelas bagagens, sem outras indemnizações.

Contudo, a indemnização não pode exceder:

a) A importância que seria atingida no caso de perda total, se a totalidade das bagagens foi depreciada pela avaria;

b) A importância que seria atingida no caso de perda da parte depreciada, se apenas uma parte das bagagens for depreciada pela avaria.

ARTIGO 32

Quantitativo da indemnização por atraso na entrega das bagagens

§ 1. No caso de atraso na entrega e se o interessado não provar que daí resultou prejuízo, o caminho de ferro é obrigado a pagar uma indemnização fixada em 20 cêntimos por quilograma de peso bruto das bagagens entregues com atraso e por período indivisível de vinte e quatro horas, a contar do pedido de entrega, com um máximo de catorze dias.

§ 2. Se for apresentada prova de que resultou prejuízo do atraso na entrega, será paga por esse prejuízo uma indemnização que não pode exceder o quádruplo da indemnização por estimativa prevista no § 1.

§ 3. As indemnizações previstas nos §§ 1 e 2 não podem ser acumuladas com as que seriam devidas por perda total das bagagens.

No caso de perda parcial, essas indemnizações serão pagas, se for caso disso, pela parte não perdida.

No caso de avaria, serão adicionadas, se for esse o caso, com a indemnização prevista no artigo 31.

Em todos os casos, a soma das indemnizações previstas nos §§ 1 e 2 com as previstas nos artigos 30 e 31 não pode ter como resultado o pagamento de uma indemnização total superior àquela que seria devida no caso de perda total das bagagens.

§ 4. No caso de atraso na entrega de automóveis, de reboques e de motocicletas com carro lateral, transportados como bagagem, o caminho de ferro não é obrigado a pagar uma indemnização senão no caso em que se prove que houve prejuízo; o preço do transporte constitui a indemnização máxima.

ARTIGO 33

Quantitativo da indemnização em caso de dolo ou falta grave imputável ao caminho de ferro

Em todos os casos em que o atraso na entrega, a perda total ou parcial ou a avaria das bagagens tiverem como causa dolo ou falta grave imputável ao caminho de ferro, este deve indemnizar completamente o interessado pelo prejuízo comprovado. No caso de falta grave, a responsabilidade é, contudo, limitada ao dobro dos máximos previstos nos artigos 30, 31 e 32.

ARTIGO 34

Juros da indemnização. Restituição das indemnizações

§ 1. O interessado pode pedir juros de indemnização. Estes juros, calculados à razão de 5 por cento ao ano, só são devidos se a indemnização ultrapassar 10 francos por cada senha de bagagem; contam-se a partir do dia da reclamação administrativa prevista no artigo 37, ou, se não tiver havido reclamação, a partir do dia em que tenha sido posta acção em juízo.

Se o interessado não entrega ao caminho de ferro, no prazo devido que lhe é fixado, os documentos justificativos necessários para a liquidação definitiva da reclamação, não se contam juros entre o termo do prazo fixado e a entrega efectiva dos documentos.

§ 2. Toda a indemnização indevidamente recebida deve ser restituída.

ARTIGO 35

Responsabilidades dos caminhos de ferro pelos seus agentes

O caminho de ferro é responsável pelos agentes próprios dos seus serviços e por outras pessoas que empregue na execução de um transporte de que se tenha encarregado.

Contudo, se, a pedido dos passageiros, os agentes do caminho de ferro lhes prestam serviços que não incumbem ao caminho de ferro, considera-se que agiram por conta dos passageiros a quem prestaram esses serviços.

ARTIGO 36

Exercício de acções extracontratuais

Nos casos abrangidos pela presente Convenção, todas as acções por responsabilidade, a qualquer título que seja, só podem ser exercidas contra o caminho de ferro nas condições e limites que aí se encontram previstos.

Verifica-se o mesmo com todas as acções exercidas contra as pessoas por quem o caminho de ferro responde em virtude do artigo 35.

CAPÍTULO II

Reclamações administrativas. Acções judiciais. Processo e prescrição

ARTIGO 37

Reclamações administrativas

§ 1. As reclamações administrativas relativas ao contrato de transporte devem ser dirigidas por escrito ao caminho de ferro designado no artigo 39.

§ 2. O direito de apresentar a reclamação pertence às pessoas que têm o direito de accionar o caminho de ferro, em virtude do artigo 38.

§ 3. Os bilhetes, senhas de bagagens e outros documentos que o interessado julgue útil juntar à sua reclamação devem ser apresentados quer em originais, quer em cópias, sendo estas devidamente autenticadas, se o caminho de ferro exigir.

No decurso da apreciação da reclamação o caminho de ferro poderá exigir a restituição dos bilhetes ou das senhas de bagagem.

ARTIGO 38

Pessoas que podem mover acções judiciais contra o caminho de ferro

A acção judicial contra o caminho de ferro resultante do contrato de transporte só pode ser movida pela pessoa que apresenta, conforme os casos, o bilhete ou a senha de bagagem, ou que, na falta destes, justifica o seu direito.

ARTIGO 39

Caminhos de ferro contra os quais pode ser intentada acção judicial

§ 1. A acção judicial para restituição de uma importância paga em virtude do contrato de transporte pode ser intentada contra o caminho de ferro que recebeu esta importância ou contra o caminho de ferro em proveito do qual reverteu a importância cobrada.

§ 2. As outras acções judiciais resultantes do contrato de transporte só podem ser intentadas exclusivamente contra o caminho de ferro de partida, o caminho de ferro de destino ou aquele em que se produziu o facto que ocasionou a acção.

O caminho de ferro de destino pode, contudo, ser accionado mesmo se não tiver recebido as bagagens.

§ 3. Quando o autor puder escolher entre vários caminhos de ferro, o seu direito de opção cessará a partir do momento em que a acção tenha sido intentada contra um deles.

§ 4. A acção judicial pode ser intentada contra outro caminho de ferro além dos que são designados nos §§ 1 e 2 quando seja posta como demanda em reconvenção ou como por excepção na instância relativa a uma acção principal resultante do mesmo contrato de transporte.

ARTIGO 40

Competência

As acções judiciais baseadas na presente Convenção só podem ser intentadas perante o juiz competente do Estado de que depende o caminho de ferro demandado, a não ser que esteja determinado por forma diferente nos acordos entre Estados ou nos contratos de concessão.

Quando uma empresa explora redes autónomas em diversos Estados, cada uma destas redes é considerada como um caminho de ferro distinto sob o ponto de vista da aplicação do presente artigo.

ARTIGO 41

Verificação da perda parcial ou de avaria sofrida pelas bagagens

§ 1. Quando uma perda parcial ou uma avaria for descoberta ou presumida pelo caminho de ferro ou quando o interessado alegar a sua existência, o caminho de ferro é obrigado a levantar, sem demora e se possível na presença do interessado, um auto que certifique, conforme a natureza do dano, o estado das bagagens, o seu peso e, tanto quanto possível, o quantitativo do prejuízo, a sua causa e o momento em que se produziu.

Uma cópia deste auto deve ser remetida gratuitamente ao interessado.

§ 2. Quando o interessado não aceitar as verificações do auto, pode pedir a verificação judicial do estado e do peso das bagagens, assim como das causas e do quantitativo do prejuízo; o processo é regulado pelas leis e regulamentos do Estado em que é feita a verificação judicial.

§ 3. No caso de perda de volumes, o interessado é obrigado, para facilitar as buscas do caminho de ferro, a fazer a descrição, tão exacta quanto possível, dos volumes perdidos.

ARTIGO 42

Extinção da acção contra o caminho de ferro resultante do contrato de transporte de bagagens

§ 1. A aceitação das bagagens pelo interessado faz cessar qualquer acção contra o caminho de ferro, resultante do contrato de transporte, por atraso na entrega, perda parcial ou avaria.

§ 2. Contudo, a acção não se extingue:

a) Se o interessado apresentar provas de que o prejuízo teve por causa dolo ou falta grave imputável ao caminho de ferro;

b) No caso de reclamação por atraso na entrega, quando esta reclamação for apresentada a um dos caminhos de ferro designados no artigo 39, § 2, num prazo que não exceda vinte e um dias, sem contar com o dia da recepção das bagagens pelo interessado;

c) No caso de reclamação por perda parcial ou avaria:

- 1.º Se a perda ou avaria foi verificada antes da aceitação das bagagens pelo interessado, em conformidade com o artigo 41;

- 2.º Se a verificação, que deveria ter sido feita em conformidade com o artigo 41, foi omitida por culpa do caminho de ferro;

d) No caso de reclamação por prejuízos não aparentes cuja existência é verificada após a recepção das bagagens pelo interessado, com a dupla condição de:

- 1.º Que imediatamente após a descoberta do prejuízo, e o mais tardar nos três dias que se seguem à aceitação das bagagens, o interessado faça o pedido de verificação em conformidade com o artigo 41; quando este prazo termina num domingo ou num feriado oficial, a sua expiração é transferida para o primeiro dia útil seguinte;

- 2.º Que o interessado prove que o prejuízo se deu entre a aceitação ao transporte e a entrega.

ARTIGO 43

Prescrição da acção

§ 1. A acção resultante do contrato de transporte prescreve ao fim de um ano.

No entanto, a prescrição é de dois anos quando se trata de:

a) Uma acção baseada num prejuízo tendo por causa o dolo;

b) Uma acção baseada num caso de fraude.

§ 2. A prescrição começa a contar:

a) Nas acções de indemnização por atraso na entrega, perda parcial ou avaria, a partir do dia em que se realizou a entrega;

b) Nas acções de indemnização por perda total, a partir do 14.º dia que se segue ao termo do prazo previsto no artigo 20, § 2;

c) Nas acções para pagamento ou reembolso do preço do transporte, das despesas por operações acessórias ou de sobretaxas ou nas acções de rectificações, no caso de aplicação irregular da tarifa ou de erro de cálculo, a partir do

dia do pagamento, ou, se não tiver havido pagamento, a partir do dia em que o pagamento devia ter sido efectuado;

d) Nas acções para pagamento de suplemento dos direitos exigidos pela alfândega ou outras autoridades administrativas, a partir do dia da reclamação da alfândega ou dessas autoridades;

e) Para as outras acções respeitantes ao transporte de passageiros, a partir do dia em que expira o prazo de validade do bilhete.

O dia indicado como início de prescrição nunca está compreendido no prazo.

§ 3. No caso de reclamação administrativa, dirigida ao caminho de ferro em conformidade com o artigo 37, a prescrição está suspensa até ao dia em que o caminho de ferro rejeite a reclamação por escrito e restitua os documentos que a acompanhavam. No caso de aceitação parcial da reclamação, a prescrição só retoma o seu curso para a parte da reclamação que se mantém em litígio. A prova da recepção da reclamação ou da resposta e a da restituição dos documentos fica a cargo da parte que invoca este facto.

As reclamações ultteriores tendo o mesmo objectivo não suspendem a prescrição.

§ 4. A acção que prescreveu já não pode ser exercida, mesmo sob a forma de uma acção reconvençional ou de uma excepção.

§ 5. Sob reserva das disposições precedentes, a suspensão e a interrupção da prescrição são reguladas pelas leis e regulamentos do Estado onde a acção é intentada.

CAPÍTULO III

Liquidação de contas. Recursos dos caminhos de ferro entre si

ARTIGO 44

Liquidação de contas entre caminhos de ferro

Todo o caminho de ferro é obrigado a pagar aos outros caminhos de ferro interessados a parte que a eles cabe no preço de um transporte que cobrou ou devia ter cobrado.

ARTIGO 45

Recurso no caso de indemnização por perda ou avaria

§ 1. O caminho de ferro que pagou, em virtude da presente Convenção, uma indemnização por perda total ou parcial ou por avaria das bagagens tem o direito de exercer um recurso contra os caminhos de ferro que participaram no transporte, em conformidade com as disposições seguintes:

a) O caminho de ferro por culpa do qual se verificou o prejuízo é por este o único responsável;

b) Quando o prejuízo for causado por culpa de vários caminhos de ferro, cada um é responsável pelo prejuízo que causou. Se é impossível fazer a destrição, o encargo da indemnização é repartido entre eles, segundo os princípios enunciados na alínea c);

c) Se não se pode provar que o prejuízo foi causado por culpa de um ou mais caminhos de ferro, o encargo da indemnização devida é repartido entre todos os caminhos de ferro que participaram no transporte, com excepção daqueles que provem que o prejuízo não se deu nas suas linhas. A repartição faz-se proporcionalmente ao número de quilómetros das distâncias de aplicação das tarifas.

§ 2. No caso de insolvência de um dos caminhos de ferro, a parte que lhe incumbe e que ele não pagou é

repartida por todos os outros caminhos de ferro que participaram no transporte proporcionalmente ao número de quilómetros das distâncias de aplicação das tarifas.

ARTIGO 46

Recurso no caso de indemnização devida por atraso na entrega

As regras enunciadas no artigo 45 são aplicadas no caso de indemnização paga por atraso. Se o atraso foi causado por irregularidades verificadas em vários caminhos de ferro, o encargo da indemnização é repartido entre esses caminhos de ferro, proporcionalmente à duração do atraso nas suas respectivas redes.

ARTIGO 47

Processo de recurso

§ 1. O caminho de ferro contra o qual é exercido um dos recursos previstos nos artigos 45 e 46 não pode nunca contestar o fundamento do pagamento efectuado pela administração que exerce o recurso, quando a indemnização tenha tido fixada pela autoridade judicial, depois de lhe ter sido devidamente feita a citação e de lhe ter sido permitido ser parte no processo. O juiz encarregado da acção principal fixa, segundo as circunstâncias de facto, os prazos indivisíveis para a notificação para a intervenção.

§ 2. O caminho de ferro que quer exercer o recurso deve formular o seu pedido numa única instância contra todos os caminhos de ferro interessados com os quais não chegou a acordo, sob pena de perder o seu recurso contra aqueles que não tivesse citado.

§ 3. O juiz deve lavrar uma única sentença sobre todos os recursos que tem de julgar.

§ 4. Os caminhos de ferro accionados não podem exercer nenhum recurso ulterior.

§ 5. Não é permitido introduzir recursos para garantia nas instâncias relativas à acção principal de indemnização.

ARTIGO 48

Competência para os recursos

§ 1. O juiz da comarca a que pertence o caminho de ferro contra o qual se exerce o recurso é exclusivamente competente para todas as acções de recurso.

§ 2. Quando a acção deva ser intentada contra vários caminhos de ferro, o caminho de ferro demandante tem o direito de escolher entre os juizes competentes, em virtude do § 1, aquele perante o qual apresenta o seu pedido.

ARTIGO 49

Acordos relativos aos recursos

Os caminhos de ferro podem derogar por acordos os regulamentos dos recursos recíprocos definidos no capítulo III.

TÍTULO IV

Disposições diversas

ARTIGO 50

Aplicação do direito nacional

Na falta de estipulação na presente Convenção, nas disposições complementares e nas tarifas internacionais, as disposições das leis e regulamentos nacionais de cada Estado relativos ao transporte são aplicáveis.

ARTIGO 51

Regras gerais de processo

Para todos os litígios a que dão lugar os transportes submetidos à presente Convenção o processo a seguir é o do juiz competente, sob reserva de disposições contrárias inseridas na Convenção.

ARTIGO 52

Execução das sentenças. Penhoras e cauções

§ 1. Logo que as sentenças pronunciadas contraditoriamente ou indevidamente pelo juiz competente, em virtude das disposições da presente Convenção, se tornam executórias segundo as leis aplicadas por este juiz, tornam-se também executórias em cada um dos outros Estados contratantes imediatamente após o cumprimento das formalidades prescritas no Estado interessado. Não é admitida a revisão do fundamento da questão.

Esta disposição não se aplica às sentenças que só são provisoriamente executórias, nem às condenações a pagamento de perdas e danos que seriam pronunciadas, além das custas, contra um litigante, devido a ter sido rejeitada a sua acção.

§ 2. Os créditos ocasionados por um transporte internacional a favor de um caminho de ferro, sobre um caminho de ferro que não depende do mesmo Estado do primeiro, não podem ser penhorados senão em virtude de uma sentença emitida pela autoridade judicial do Estado de que depende o caminho de ferro detentor do saldo devedor.

§ 3. O material circulante do caminho de ferro, assim como todos os objectos utilizados no transporte e pertencentes ao caminho de ferro, tais como contentores, utensílios de carga, encerados, etc., não podem ser objecto de uma penhora fora do território do Estado de que depende o caminho de ferro proprietário senão em virtude de uma sentença emanada da autoridade judiciária desse Estado.

Os vagões pertencentes a particulares, assim como todos os objectos de qualquer natureza utilizados no transporte e englobados neste material e pertencentes ao proprietário do vagão, não podem ser objecto de uma penhora fora do território do Estado de domicílio do proprietário senão em virtude de uma sentença emanada da autoridade judiciária deste Estado.

§ 4. A caução a prestar para assegurar o pagamento das despesas não pode ser exigida a propósito de acções judiciais baseadas no contrato de transporte internacional.

ARTIGO 53

Unidade monetária. Câmbio de conversão ou de aceitação de moedas estrangeiras

§ 1. As importâncias indicadas em francos na presente Convenção ou nos seus anexos são consideradas como referidas ao franco-ouro com o peso de $10/31$ do grama ao título de 0,900.

§ 2. O caminho de ferro é obrigado a publicar o câmbio pelo qual efectua a conversão das quantias expressas em unidades monetárias estrangeiras que tenham de ser pagas em moeda do país (câmbio de conversão).

§ 3. Do mesmo modo, um caminho de ferro que aceita em pagamento moedas estrangeiras é obrigado a publicar o câmbio em que as aceita (câmbio de aceitação).

ARTIGO 54

Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro

§ 1. Para facilitar e assegurar a execução da presente Convenção é instituída uma Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro, encarregada de:

a) Receber as comunicações de cada um dos Estados contratantes e de cada um dos caminhos de ferro interessados e transmitir-las aos outros Estados e caminhos de ferro;

b) Recolher, coordenar e publicar as informações de toda a natureza que interessem ao serviço de transportes internacionais;

c) Facilitar, entre os diversos caminhos de ferro, as relações financeiras exigidas pelo serviço de transportes internacionais e o recebimento das somas por pagar e assegurar, sob este aspecto, a confiança nas relações dos caminhos de ferro;

d) Tentar, a pedido de um dos Estados contratantes ou de uma das empresas de transporte, cujas linhas estão inscritas na lista das linhas previstas no artigo 55, a conciliação, oferecendo os seus bons officios ou a sua mediação ou, por qualquer outra forma, de maneira a regularizar as questões entre os ditos Estados ou empresas que tenham por objecto a interpretação ou a aplicação da Convenção;

e) Formular, a pedido das partes em causa — Estados, empresas de transporte ou utentes —, um parecer consultivo sobre as contendas ocasionadas pela interpretação ou pela aplicação da Convenção;

f) Colaborar na regularização de litígios que tenham por objecto a interpretação ou a aplicação da Convenção por meio de arbitragem;

g) Organizar os pedidos de modificações da presente Convenção e propor a reunião das conferências previstas no artigo 64 quando o julgar conveniente.

§ 2. Um regulamento especial, constituindo o Anexo I à presente Convenção, estabelece o local da sede, a composição e a organização dessa Repartição, assim como os seus meios de acção. Determina, além disso, as suas condições de funcionamento e de fiscalização.

ARTIGO 55

Lista das linhas sujeitas à Convenção

§ 1. A Repartição Central prevista no artigo 54 tem por missão estabelecer e manter actualizada a lista das linhas sujeitas à presente Convenção. Para esse fim, recebe as notificações dos Estados contratantes relativas à inscrição nesta lista, ou à sua irradiação, das linhas de um caminho de ferro ou de uma das empresas mencionadas no artigo 2.

§ 2. A entrada de uma nova linha ao serviço de transportes internacionais só se efectua um mês depois da data da carta dirigida pela Repartição Central aos outros Estados notificando-os da inscrição desta linha.

§ 3. A irradiação de uma linha é feita pela Repartição Central, logo que o Estado contratante a pedido do qual esta linha foi inscrita na lista lhe notificar que ela deve ser irradiada.

§ 4. A simples recepção do aviso emanado da Repartição Central dá imediatamente a cada caminho de ferro

o direito de cessar, com a linha irradiada, todas as relações de transporte internacional, excepto no que diz respeito aos transportes em curso, que devem ser terminados.

ARTIGO 56

Disposições complementares

As disposições complementares que certos Estados contratantes ou certos caminhos de ferro participantes publicam para a execução da Convenção devem ser comunicadas por estes à Repartição Central.

Estas disposições complementares podem entrar em vigor nos caminhos de ferro que a elas aderiram, nas condições previstas pelas leis e regulamentos de cada Estado, mas sem derogar a presente Convenção.

A sua entrada em vigor deve ser notificada à Repartição Central.

ARTIGO 57

Resolução dos litígios por arbitragem

§ 1. Quando não possam ser resolvidos pelas próprias partes, os litígios tendo por objecto a interpretação ou a aplicação da Convenção, válida como lei nacional ou a título de direito convencional, e as disposições complementares publicadas por determinados Estados contratantes podem, a pedido das partes contratantes, ser submetidos a tribunais de arbitragem, cuja composição e processo são objecto do Anexo III à presente Convenção.

§ 2. Contudo, no caso de litígio entre Estados, as disposições do Anexo III não obrigam as partes contratantes, que podem determinar livremente a composição do tribunal de arbitragem e o processo de arbitragem.

§ 3. A pedido das partes, a jurisdição de arbitragem pode julgar:

a) Sem prejuízo do regulamento de questões em virtude de outras disposições legais:

1.º Os litígios entre Estados contratantes;

2.º Os litígios entre Estados contratantes, por um lado, e Estados não contratantes, por outro lado;

3.º Os litígios entre Estados não contratantes, desde que, nos dois últimos casos, a Convenção seja aplicável como lei nacional ou a título de direito convencional;

b) Os litígios entre empresas de transporte;

c) Os litígios entre empresas de transporte e os utentes;

d) Os litígios entre utentes.

§ 4. O recurso ao processo arbitral tem, quanto à suspensão e à interrupção da prescrição do crédito litigioso, o mesmo efeito que o iniciar da acção perante o tribunal ordinário.

§ 5. As sentenças proferidas pelos tribunais de arbitragem contra as empresas de transporte ou os utentes são executórias em cada um dos Estados contratantes imediatamente após o cumprimento das formalidades prescritas no Estado onde a execução se deve verificar.

TÍTULO V**Disposições excepcionais**

ARTIGO 58

Responsabilidade no tráfego por via férrea-via marítima

§ 1. Nos transportes por via férrea-via marítima que utilizem as linhas referidas no artigo 2, § 1, pode cada Estado, pedindo que a necessária menção seja indicada

na lista das linhas sujeitas à Convenção, acrescentar o conjunto das causas de isenção de responsabilidade adiante enumeradas que estão previstas no artigo 27.

O transportador só as pode invocar se provar que a demora na entrega, a perda ou a avaria se verificaram no percurso marítimo, desde a carga das bagagens a bordo do navio até à sua descarga do navio.

Estas causas de isenção são as seguintes:

a) Actos, negligências ou falta do capitão, marinheiro, piloto ou propostos do transportador da navegação ou na administração do navio;

b) Inavegabilidade do navio, com a condição de o transportador fazer prova de que essa inavegabilidade não é imputável a uma falta de diligência razoável de sua parte para pôr o navio em estado de navegar ou para lhe fornecer um armamento, equipamento e abastecimento convenientes ou para adaptar e pôr em bom estado todas as partes do navio em que a bagagem é carregada, de maneira que fiquem aptas à recepção, ao transporte e à preservação da bagagem;

c) Incêndio, com a condição de que o transportador faça prova de que não foi causado por acção ou falta sua, do capitão, marinheiro, piloto ou dos seus propostos;

d) Riscos, perigos ou acidentes no mar ou outras águas navegáveis;

e) Salvamento ou tentativa de salvamento de vidas e bens no mar.

As causas de isenção de responsabilidade acima mencionadas em nada suprimem ou diminuem as obrigações gerais do transportador, e em especial a sua obrigação de empregar a diligência razoável para pôr o navio em estado de navegar ou para lhe assegurar um armamento, equipamento e abastecimento convenientes ou para adaptar e pôr em bom estado todas as partes do navio em que as bagagens são carregadas, de maneira que fiquem aptas para a recepção, transporte e preservação das bagagens.

Quando o transportador invocar as precedentes causas de isenção, fica contudo responsável se o interessado fizer prova de que o atraso na entrega, a perda ou a avaria são devidos a uma falta do transportador, do capitão, marinheiro, pilotos ou dos seus propostos, falta esta diferente da que está prevista na alínea a).

§ 2. Quando um mesmo percurso marítimo é servido por várias empresas inscritas na lista mencionada no artigo 1, o regime de responsabilidade aplicável a este percurso deve ser o mesmo para todas as empresas.

Além disso, quando estas empresas tiverem sido inscritas na lista a pedido de diversos Estados, a adopção deste regime deve ser previamente sujeita a um acordo entre estes Estados.

§ 3. As medidas tomadas em conformidade com o presente artigo são comunicadas à Repartição Central. Entrarão em vigor, pelo menos, depois de expirado um prazo de trinta dias, a partir da data da carta pela qual a Repartição Central tiver notificado estas medidas aos outros Estados.

As bagagens em trânsito não serão afectadas pelas medidas mencionadas.

ARTIGO 59

Responsabilidade no caso de acidentes nucleares

O caminho de ferro fica isento da responsabilidade que lhe incumbe, em virtude da presente Convenção, quando o prejuízo for causado por um acidente nuclear e, em virtude das prescrições especiais em vigor num Estado

contratante que regulam a responsabilidade no domínio da energia nuclear, a entidade que explore a instalação nuclear ou a pessoa que a substitua seja responsável por esse prejuízo.

TÍTULO VI

Disposições finais

ARTIGO 60

Assinatura

A presente Convenção, da qual os Anexos fazem parte integrante, fica aberta até 30 de Abril de 1970 à assinatura dos Estados contratantes e dos que foram convidados a fazer-se representar na conferência ordinária de revisão.

ARTIGO 61

Ratificações. Entrada em vigor

A presente Convenção será ratificada e os instrumentos de ratificação serão depositados, com a brevidade possível, junto do Governo Suíço.

Quando a Convenção tiver sido ratificada por quinze Estados ou o mais tardar um ano após a assinatura, o Governo Suíço pôr-se-á em contacto com os Governos interessados a fim de examinar com eles a possibilidade de a Convenção ser posta em vigor.

ARTIGO 62

Adesão à Convenção

§ 1. Qualquer Estado não signatário que queira aderir à presente Convenção deve dirigir o seu pedido ao Governo Suíço, que o comunicará a todos os Estados contratantes com uma nota da Repartição Central sobre a situação dos caminhos de ferro do Estado peticionário, sob o ponto de vista dos transportes internacionais.

§ 2. Se, no prazo de seis meses, a contar da data deste aviso, dois Estados, pelo menos, não tiverem notificado ao Governo Suíço a sua oposição, o pedido é considerado deferido de pleno direito e o Governo Suíço dá conhecimento desse facto ao Estado peticionário e a todos os Estados contratantes.

No caso contrário, o Governo Suíço notifica todos os Estados contratantes e o Estado peticionário de que a apreciação do pedido foi adiada.

§ 3. Qualquer admissão produz os seus efeitos um mês depois da data do aviso enviado pelo Governo Suíço ou, se, findo este prazo, a Convenção não estiver ainda em vigor, na data da sua entrada em vigor.

ARTIGO 63

Duração do compromisso dos Estados contratantes

§ 1. A duração da presente Convenção é ilimitada. Contudo, qualquer Estado contratante pode desligar-se nas condições seguintes:

A Convenção é válida para todos os Estados contratantes até 31 de Dezembro do quinto ano seguinte à sua entrada em vigor. Qualquer Estado que queira desligar-se ao terminar este período deverá comunicar a sua intenção, com um ano de antecedência, pelo menos, ao Governo Suíço, que disso informará todos os Estados contratantes.

Na falta de notificação no prazo indicado, o compromisso será prolongado de pleno direito por um período de três anos, e assim sucessivamente, de três em três anos; na

falta de denúncia, pelo menos, um ano antes de 31 de Dezembro do último ano de um dos períodos trienais.

§ 2. Os Estados admitidos a participar na Convenção no decurso do período quinquenal ou de um dos períodos trienais ficam ligados ao compromisso até ao fim deste período e, depois, até ao fim de cada um dos períodos seguintes, enquanto não denunciarem o seu compromisso um ano, pelo menos, antes do fim de um desses períodos.

ARTIGO 64

Revisão da Convenção

§ 1. Os delegados dos Estados contratantes reúnem-se para a revisão da Convenção, por convocação do Governo Suíço, o mais tardar cinco anos depois da entrada em vigor da presente Convenção.

Será convocada uma conferência antes desta data, se, pelo menos, um terço dos Estados contratantes assim o pedir.

De acordo com a maioria dos Estados contratantes, o Governo Suíço convidará também os Estados não contratantes.

De acordo com a maioria dos Estados contratantes, a Repartição Central convidará para assistir à conferência os representantes:

a) De organizações internacionais governamentais com competência em matéria de transportes;

b) De organizações internacionais não governamentais que se ocupem de transportes.

A participação nos debates de delegações dos Estados não contratantes, assim como das organizações internacionais mencionadas no quarto parágrafo, será fixada para cada conferência no regulamento das deliberações.

De acordo com a maioria dos Governos dos Estados contratantes, a Repartição Central pode, antes das conferências de revisão ordinárias e extraordinárias, convocar comissões para o exame preliminar das propostas de revisão. As disposições do Anexo II são aplicáveis, por analogia, a estas comissões.

§ 2. A entrada em vigor da nova Convenção, resultante de uma conferência de revisão, implica a anulação da Convenção anterior e dos seus Anexos, mesmo em relação aos Estados contratantes que não ratifiquem a nova Convenção.

§ 3. No intervalo das conferências de revisão os artigos 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 29, 37, 44, 45 e 46 e o Anexo III podem ser alterados por uma comissão de revisão. A organização e o funcionamento desta comissão constam do Anexo II à presente Convenção.

As decisões da comissão de revisão serão notificadas sem demora aos Governos dos Estados contratantes por intermédio da Repartição Central. São considerados aceites, a não ser que, nos quatro meses contados a partir do dia da notificação, cinco Governos, pelo menos, tenham formulado objecções. Estas decisões entram em vigor no primeiro dia do oitavo mês que se segue ao mês no decurso do qual a Repartição Central levou a sua aceitação ao conhecimento dos Governos dos Estados contratantes. A Repartição Central designa esse dia ao fazer a notificação das decisões.

ARTIGO 65

Texto da Convenção. Traduções oficiais

A presente Convenção foi concluída e assinada em língua francesa, de acordo com o uso diplomático assente.

São juntos ao texto francês um texto em língua alemã, um texto em língua inglesa, um texto em língua italiana

e um texto em língua árabe, que têm o valor de traduções oficiais.

Em caso de divergência é o texto francês que faz fé.

Em fé do que, os plenipotenciários abaixo assinados, munidos dos seus plenos poderes, que foram reconhecidos em boa e devida forma, assinaram a presente Convenção.

Feito em Berna, a 7 de Fevereiro de 1970, num único exemplar, que ficará depositado nos arquivos da Confederação Suíça e do qual será entregue uma cópia autêntica a cada uma das Partes.

ANEXO I

(ARTIGO 54)

REGULAMENTO RELATIVO À REPARTIÇÃO CENTRAL DOS TRANSPORTES INTERNACIONAIS POR CAMINHO DE FERRO (OCTI)

ARTIGO 1

§ 1. A Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro (OCTI) tem a sua sede em Berna, sob os auspícios do Governo Suíço.

A fiscalização da sua actividade, tanto no plano administrativo como no plano financeiro, exerce-se dentro do âmbito estabelecido pelas disposições do artigo 54 da Convenção e está confiada a uma comissão administrativa.

Para esse efeito, a comissão administrativa:

a) Zela pela boa aplicação, pela Repartição Central, das Convenções, bem assim como dos outros textos emanados das conferências de revisão, e preconiza, se for preciso, as medidas próprias para facilitar a aplicação destas Convenções e textos;

b) Dá pareceres motivados pelas questões que podem interessar à actividade da Repartição Central e que lhe são submetidos por um Estado contratante ou pelo director da Repartição.

§ 2. — a) A comissão administrativa reúne-se em Berna. É composta por onze membros escolhidos entre os Estados contratantes;

b) A Confederação Suíça dispõe de um lugar permanente na comissão, de que assume a presidência. Os outros Estados membros são nomeados por cinco anos. Uma conferência diplomática determina, para cada período quinquenal, por proposta da comissão administrativa em exercício, a composição da comissão administrativa, tendo em conta uma equitativa distribuição geográfica;

c) Se se der uma vaga entre os Estados membros, a comissão administrativa designa ela própria um outro Estado contratante para ocupar o lugar vago;

d) Cada Estado membro designa como delegado à comissão administrativa uma pessoa qualificada em virtude da sua experiência em questões de transportes internacionais.

e) A comissão administrativa estabelece o seu regulamento interno e constitui-se a si própria.

Tem, pelo menos, uma reunião ordinária por ano e tem, além disso, reuniões extraordinárias quando, pelo menos, três Estados membros o solicitarem.

O secretariado da comissão administrativa é assegurado pela Repartição Central.

As actas das sessões da comissão administrativa são enviadas a todos os Estados contratantes;

f) As funções de delegado de um Estado membro são gratuitas e as despesas de deslocação que elas acarretam ficam a cargo desse Estado.

§ 3. — a) A comissão administrativa elabora o regulamento respeitante à organização, funcionamento e estatuto do pessoal da Repartição Central;

b) A comissão administrativa nomeia o director-geral, o vice-director-geral, os conselheiros e os conselheiros-adjuntos da Repartição Central; o Governo Suíço apresentar-lhe-á propostas para a nomeação do director-geral e do vice-director-geral. Para estas nomeações a comissão administrativa terá especialmente em conta a competência dos candidatos e uma distribuição geográfica equitativa;

c) A comissão administrativa aprova o orçamento anual da Repartição Central, tendo em conta as disposições do artigo 2 abaixo mencionado, assim como o relatório anual de gerência.

A verificação das contas da Repartição Central, que apenas diz respeito à conformidade da escrituração e dos documentos de contabilidade, dentro do plano do orçamento, é feita pelo Governo Suíço. Este transmite estas contas, acompanhadas de um relatório, à comissão administrativa.

A comissão administrativa comunica aos Estados contratantes, juntamente com o relatório de gerência da Repartição Central e o extracto das suas contas anuais, as decisões, resoluções e recomendações que entende dever formular;

d) A comissão administrativa envia a cada conferência diplomática encarregada de determinar a sua composição, dois meses, pelo menos, antes do seu início, um relatório sobre o conjunto da sua actividade desde a conferência precedente.

ARTIGO 2

As despesas da Repartição Central são suportadas pelos Estados contratantes proporcionalmente à extensão das linhas de caminho de ferro ou dos percursos aos quais se aplica a Convenção. Contudo, as linhas de navegação, participam nas despesas proporcionalmente apenas a metade dos seus percursos. A contribuição não pode ultrapassar um montante fixado por quilómetro para cada Estado. Por proposta da comissão administrativa em exercício, este montante é fixado, para cada período quinquenal, pela conferência diplomática encarregada, de acordo com as disposições do artigo 1, § 2, alínea b), do presente Regulamento, de determinar a composição da comissão administrativa para esse período. Excepcionalmente, esta contribuição pode, após acordo entre o Governo interessado e a Repartição Central, e com a aprovação da comissão administrativa, ser reduzida de 50 por cento, no máximo, para as linhas exploradas em condições especiais. O montante do crédito anual referente aos quilómetros é fixado, para cada exercício, pela comissão administrativa, depois de ouvida a Repartição Central. Esse montante é sempre cobrado na totalidade. Quando as despesas efectivas da Repartição Central não tiverem atingido o montante do crédito calculado nesta base, o saldo não despendido é lançado num fundo de reserva.

§ 2. Na altura em que se envia aos Estados contratantes o relatório de gerência e o extracto das contas anuais, a Repartição Central convida-os a entregar a sua quota-parte na contribuição das despesas do exercício findo.

O Estado que, na data de 1 de Outubro, não tiver entregue a sua quota-parte é, pela segunda vez, convidado a fazê-lo. Se esta recordatória não produzir efeito,

a Repartição Central volta a renová-la no princípio do ano seguinte, na altura em que envia o seu relatório de gerência referente ao exercício findo. Se, na data de 1 de Julho seguinte, não foi tida em nenhuma conta esta recordatória, é feita uma quarta diligência junto do Estado retardatário para o persuadir a pagar as duas anuidades vencidas. Em caso de insucesso, a Repartição Central avisará esse Estado, três meses mais tarde, de que, se o pagamento aguardado não for efectuado antes do fim do ano, a sua abstenção será interpretada como manifestação tácita da sua vontade de se retirar da Convenção. Na falta de seguimento dado a esta última diligência antes de 31 de Dezembro, a Repartição Central, tomando em consideração a vontade tácitamente expressa pelo Estado em falta de se retirar da Convenção, procede à irradiação das linhas deste Estado da lista das linhas admitidas ao serviço dos transportes internacionais.

§ 3. As quantias não cobradas devem, tanto quanto possível, ser cobertas por meio dos créditos ordinários de que dispõe a Repartição Central e podem ser repartidas por quatro exercícios. A parte do *deficit* que não possa ser assim coberta é levada, numa conta especial, a débito dos outros Estados contratantes, na proporção do número de quilómetros de linhas sujeitas à Convenção aquando do fecho das contas e, para cada um deles, na medida em que durante o período de dois anos que terminou com a retirada do Estado em falta tenha sido participante na Convenção.

§ 4. O Estado cujas linhas foram irradiadas nas condições indicadas no § 2 acima mencionado só pode fazê-las readmitir ao serviço dos transportes internacionais pagando previamente as quantias de que ficou devedor para os anos em causa, e isto com um juro de 5 por cento, a contar do fim do sexto mês decorrido a partir do dia em que a Repartição Central o convidou pela primeira vez a pagar a quota-parte que lhe incumbia.

ARTIGO 3

§ 1. A Repartição Central publica um boletim mensal contendo as informações necessárias à aplicação da Convenção, especialmente as comunicações relativas à lista das linhas de caminho de ferro e de outras empresas e aos objectos excluídos ao transporte ou admitidos sob certas condições, assim como os estudos que julgar conveniente aí inserir.

§ 2. O boletim é redigido em francês e em alemão. Um exemplar é enviado gratuitamente a cada Estado contratante e a cada uma das administrações interessadas. Os outros exemplares pedidos são pagos por um preço fixado pela Repartição Central.

ARTIGO 4

§ 1. Os registos de despesas e créditos motivados por transportes internacionais que ficaram por pagar podem ser enviados pela empresa credora à Repartição Central para que esta facilite a sua cobrança. Para este efeito, a Repartição Central intima a empresa devedora para que pague a quantia devida ou que exponha os motivos da sua recusa a pagar.

§ 2. Se a Repartição Central considera que os motivos de recusa de pagamento alegados são suficientemente fundamentados, remete as partes para demanda perante o juiz competente ou, se as partes o pedirem, perante o tribunal arbitral previsto no artigo 57 da Convenção (Anexo III).

§ 3. Quando a Repartição Central considera que a totalidade ou parte da soma é realmente devida, pode, depois de ter consultado um perito, declarar que a empresa de transportes devedora deve pagar à Repartição Central a totalidade ou parte do crédito; a soma assim entregue deve ficar depositada até à decisão sobre o fundamento da questão dada pelo juiz competente ou pelo tribunal arbitral previsto no artigo 57 da Convenção (Anexo III).

§ 4. No caso em que uma empresa de transportes não responda, num prazo de quinze dias, às imposições da Repartição Central, é-lhe dirigida uma nova intimação, indicando-lhe as consequências da sua recusa.

§ 5. Dez dias depois da nova intimação, se esta resulta infrutífera, a Repartição Central dirige ao Estado contratante de que depende a empresa de transportes um aviso justificado convidando este Estado a providenciar sobre as medidas a tomar, e especialmente a examinar se deve manter na lista as linhas da empresa de transportes devedora.

§ 6. Se o Estado contratante de que depende a empresa de transportes devedora declara que, apesar da falta de pagamento, não julga dever mandar irradiar da lista esta empresa, ou se deixa sem resposta, durante seis semanas, a comunicação da Repartição Central, considera-se de pleno direito aceitar a garantia de solvência da empresa mencionada, no que respeita aos créditos resultantes dos transportes internacionais.

ARTIGO 5

É cobrada uma remuneração para cobrir as despesas especiais resultantes da actividade prevista no artigo 54, § 1, alíneas d) e f), da Convenção. A importância desta remuneração é fixada pela comissão administrativa, sob proposta da Repartição Central.

ANEXO II

(ARTIGO 64, § 3)

ESTATUTO RELATIVO A COMISSÃO DE REVISÃO

ARTIGO 1

Os Governos dos Estados contratantes comunicam as suas propostas respeitantes aos assuntos que são da competência da comissão à Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro, que as leva imediatamente ao conhecimento dos outros Estados contratantes.

ARTIGO 2

A Repartição Central convida a comissão a reunir-se cada vez que haja necessidade ou a pedido de, pelo menos, cinco Estados contratantes.

Todos os Estados contratantes são avisados, com dois meses de antecedência, das sessões da comissão. O aviso deve indicar exactamente as questões cuja inscrição na ordem do dia foi pedida.

ARTIGO 3

Todos os Estados contratantes podem tomar parte nos trabalhos da comissão.

Um Estado pode fazer-se representar por outro Estado; contudo, um Estado não pode representar mais de dois outros Estados.

Cada Estado suporta as despesas dos seus representantes.

ARTIGO 4

A Repartição Central informa das questões a tratar e assume o serviço do secretariado da comissão.

O director-geral da Repartição Central ou o seu representante tomam parte nas sessões da comissão, tendo voto consultivo.

ARTIGO 5

De acordo com a maioria dos Estados contratantes, a Repartição Central convida a assistir, com voto consultivo, às sessões da comissão os representantes de:

- a) Estados não contratantes;
- b) Organizações internacionais governamentais com competência em matéria de transportes, sob condição de reciprocidade;
- c) Organizações internacionais não governamentais que se ocupem de transportes, sob condição de reciprocidade.

ARTIGO 6

A comissão é válidamente constituída quando estão representados metade dos Estados contratantes.

ARTIGO 7

A comissão designa para cada sessão um presidente e um ou dois vice-presidentes.

ARTIGO 8

As deliberações são expressas em francês e em alemão. As exposições dos membros da comissão são traduzidas imediatamente de viva voz e em síntese. O texto das propostas e as comunicações do presidente são traduzidos na íntegra.

ARTIGO 9

A votação exerce-se por delegação e, a pedido, por chamada individual; cada delegação de um Estado contratante representado na sessão tem direito a um voto.

Uma proposta só é adoptada se o número de votos positivos é:

- a) Pelo menos igual ao terço do número dos Estados representados na comissão;
- b) Superior ao número de votos negativos.

ARTIGO 10

As actas das sessões resumem as deliberações nas duas línguas.

As propostas e decisões devem ser inseridas nas actas, textualmente, nas duas línguas. No caso de divergência entre o texto francês e o texto alemão da acta, o texto francês faz fé no que respeita às decisões.

As actas são distribuídas aos membros logo que seja possível.

Se a sua aprovação não puder efectuar-se no decurso da sessão, os membros enviarão ao secretariado, num prazo apropriado, as correcções eventuais.

ARTIGO 11

Para facilitar os trabalhos, a comissão pode nomear subcomissões; pode também nomear subcomissões encarregadas de preparar questões determinadas para uma sessão ulterior.

Cada subcomissão designa um presidente, um vice-presidente e, se for necessário, um relator. Para o restante, as disposições dos artigos 1 a 5 e 8 a 10 são aplicáveis, por analogia, às subcomissões.

ANEXO III

(ARTIGO 57)

REGULAMENTO DE ARBITRAGEM

ARTIGO 1

Número de árbitros

Os tribunais arbitrais constituídos para apreciar litígios que não sejam entre Estados serão compostos de um, três ou cinco árbitros, segundo as cláusulas do compromisso.

ARTIGO 2

Escolha dos árbitros

§ 1. É preestabelecida uma lista de árbitros. Cada Estado contratante pode designar, no máximo, dois dos seus representantes especialistas em direito internacional de transportes para serem inscritos na lista de árbitros, estabelecida e mantida actualizada pelo Governo Suíço.

§ 2. Se o compromisso prevê um único árbitro, este é escolhido por comum acordo entre as partes.

Se o compromisso prevê três ou cinco árbitros, cada uma das partes escolhe um ou dois árbitros, conforme o caso.

Os árbitros escolhidos em conformidade com o parágrafo precedente designam, por um comum acordo, o terceiro ou quinto árbitro, conforme o caso, o qual presidirá ao tribunal arbitral.

Se as partes estão em desacordo sobre a escolha do árbitro único ou se os árbitros escolhidos pelas partes estão em desacordo sobre a designação do terceiro ou do quinto árbitro, conforme o caso, o tribunal arbitral será completado, a requerimento da Repartição Central, por um árbitro designado pelo Presidente do Tribunal Federal Suíço.

O tribunal arbitral é composto por pessoas que figuram na lista mencionada no § 1. Contudo, se o compromisso prevê cinco árbitros, cada uma das partes pode escolher um árbitro não incluído na lista.

§ 3. O árbitro único, o terceiro ou o quinto árbitro devem ser de nacionalidade diferente da das partes litigantes.

A intervenção no litígio de uma terceira parte não afecta a composição do tribunal arbitral.

ARTIGO 3

Compromisso

As partes que recorrem à arbitragem estabelecem um compromisso, que especifica, em especial:

- a) O objecto do litígio, determinado de maneira tão precisa e clara quanto possível;
- b) A composição do tribunal e os prazos estabelecidos para a nomeação do árbitro ou árbitros;
- c) A sede do tribunal.

Para a abertura do processo arbitral o compromisso deve ser comunicado à Repartição Central.

ARTIGO 4

Processo

O tribunal arbitral decide por si mesmo o processo a seguir, tendo em conta especialmente as disposições seguintes:

- a) O tribunal arbitral instrui e julga as causas de que é encarregado com base nos elementos fornecidos pelas

partes, sem estar ligado, quando for chamado a dar o seu parecer, às interpretações destas;

b) Não pode conceder mais, ou coisa diferente, das conclusões do autor, nem menos do que o réu reconheceu como sendo devido;

c) A sentença arbitral, devidamente fundamentada, é redigida pelo tribunal arbitral e notificada às partes por intermédio da Repartição Central;

d) Salvo disposição em contrário de direito imperativo do país onde reunir o tribunal arbitral, a sentença arbitral não é susceptível de recurso, com excepção, todavia, da revisão ou da nulidade.

ARTIGO 5

Secretaria

A Repartição Central funciona como secretaria do tribunal arbitral.

ARTIGO 6

Despesas

A sentença arbitral fixa as despesas e as custas, incluindo os honorários dos árbitros, e decide a qual das partes incumbe o seu pagamento ou em que proporção são devidas entre elas.

Protocolo relativo às contribuições para as despesas da Repartição Central dos Estados partes das Convenções internacionais de 25 de Fevereiro de 1961 respeitantes aos transportes por caminhos de ferro de mercadorias (CIM) e de passageiros e de bagagens (CIV), assinado em Berna a 7 de Fevereiro de 1970.

Por ocasião da sétima conferência de revisão das Convenções Internacionais Relativas ao Transporte por Caminhos de Ferro de Mercadorias (CIM) e de Passageiros e Bagagens (CIV), de 25 de Fevereiro de 1961, das quais são partes a Argélia, Áustria, Bélgica, Bulgária, Dinamarca, Espanha, Finlândia, França, Grécia, Hungria, Iraque, Irão, Irlanda, Itália, Listenstaina, Luxemburgo, Marrocos, Noruega, Países Baixos, Polónia, Portugal, Roménia, Reino Unido, Suécia, Suíça, Síria, Checoslováquia, Tunísia, Turquia e Jugoslávia, os plenipotenciários abaixo assinados chegaram a acordo sobre o seguinte:

Tendo verificado que, apesar da política de economias seguida pela Repartição Central, as taxas quilométricas máximas fixadas no Anexo V à CIM e no Anexo II à CIV para calcular a quota-parte da contribuição dos Estados nas despesas da Repartição Central, completadas pela contribuição complementar anual outorgada por decisão da Conferência diplomática realizada em Berna a 29 de Abril de 1964, não são já suficientes para cobrir as despesas necessárias à administração da Repartição Central, foi decidido:

Prever uma nova contribuição complementar anual de 1,20 francos-ouro por quilómetro para a CIM e a CIV;

Autorizar a comissão administrativa a estabelecer, pela primeira vez em 1971, quando da aprovação das contas anuais referentes ao exercício de 1970, a quota-parte da contribuição dos Estados contratantes em função das taxas quilométricas máximas fixadas nas Convenções CIM e CIV de 25 de Fevereiro de 1961, do Protocolo B de 29 de Abril de 1964 e das contribuições complementares especificadas no presente Protocolo.

O presente Protocolo fica aberto à assinatura até 30 de Abril de 1970.

Em fé do que, os plenipotenciários abaixo assinados, tendo exibido os seus plenos poderes, reconhecidos em boa e devida forma, estabeleceram e assinaram o presente Protocolo.

Concluído em Berna, a 7 de Fevereiro de 1970, num único exemplar, que ficará depositado nos arquivos da Confederação Suíça e do qual será entregue uma cópia autêntica a cada uma das partes.

Protocolo Adicional às Convenções Internacionais Relativas ao Transporte em Caminho de Ferro de Mercadorias (CIM) e de Passageiros e Bagagens (CIV), assinadas em Berna em 7 de Fevereiro de 1970.

Os plenipotenciários abaixo assinados chegaram a acordo sobre as disposições a seguir mencionadas:

I

1.º A fim de tornar obrigatórias para o utente, segundo o direito do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, as prescrições das Convenções de 1970 naquilo que diz respeito às linhas das partes de territórios dos Estados não signatários ou não aderentes, o Governo do Reino Unido, em derrogação às disposições destas Convenções, está habilitado a inserir, para o tráfego proveniente do Reino Unido, uma referência ao presente Protocolo Adicional nas indicações constantes da declaração de expedição (CIM) do bilhete internacional e da senha de bagagem (CIV).

2.º Tendo em conta o facto de que no Reino Unido a legislação relativa aos transportes não comporta nenhuma obrigação de publicar as tarifas nem de as aplicar aos utentes de uma forma uniforme, admite-se que:

a) As disposições da CIM não se aplicam ao Reino Unido, caso comportem a obrigação de publicar as tarifas e de as aplicar aos utentes de forma uniforme;

b) Os preços do transporte e as despesas por operações acessórias que o caminho de ferro está autorizado a cobrar no Reino Unido são aplicáveis ao tráfego internacional sujeito à CIM.

3.º Até à conclusão e à entrada em vigor de um apêndice especial ao Anexo I à CIM contendo prescrições derogatórias relativas ao tráfego via férrea-via marítima entre o continente e o Reino Unido das substâncias perigosas, estas substâncias serão transportadas sob o regime da CIM com destino ou proveniência do Reino Unido, devem obedecer às prescrições do Anexo I e, além disso, às condições impostas no Reino Unido no que diz respeito aos seus regulamentos ferroviários e marítimos sobre o transporte de substâncias perigosas.

II

1.º A fim de tornar obrigatórias para o utente, segundo o direito da Irlanda, as prescrições das Convenções de 1970 naquilo que diz respeito às linhas das partes de territórios dos Estados não signatários ou não aderentes, o Governo da Irlanda, em derrogação às disposições destas Convenções, está habilitado a inserir, para o tráfego proveniente da Irlanda, uma referência ao presente Protocolo adicional nas indicações constantes da declaração de expedição (CIM) do bilhete internacional e da senha de bagagem (CIV).

2.º Tendo em conta o facto de que na Irlanda a legislação relativa aos transportes não comporta nenhuma obrigação de publicar as tarifas nem de as aplicar aos utentes de uma forma uniforme, admite-se que:

a) As disposições da CIM não se aplicam à Irlanda caso comportem a obrigação de publicar as tarifas e de as aplicar aos utentes de forma uniforme;

b) Os preços do transporte e as despesas por operações acessórias que o caminho de ferro está autorizado a cobrar na Irlanda são aplicáveis ao tráfego internacional sujeito à CIM.

3.º Até à conclusão e à entrada em vigor de um apêndice especial ao Anexo I à CIM contendo prescrições derogatórias relativas ao tráfego via férrea-via marítima entre o continente e a Irlanda das substâncias perigosas, estas substâncias serão transportadas sob o regime da CIM com destino a ou proveniência da Irlanda, devem obedecer às prescrições do Anexo I e, além disso, às condições impostas na Irlanda no que diz respeito aos seus regulamentos ferroviários e marítimos sobre o transporte de substâncias perigosas.

III

As disposições das Convenções CIM e CIV não poderão prevalecer contra aquelas que determinados Estados serão levados a adoptar, no tráfego entre si, em aplicação de certos tratados, tais como os tratados relativos à Comunidade Europeia do Carvão e do Aço e à Comunidade Económica Europeia.

IV

Este Protocolo, que completa as Convenções de 1970, está patente à assinatura até 30 de Abril de 1970.

Este Protocolo deverá ser ratificado.

Os Estados que não assinarem o presente Protocolo antes desta data e os Estados que participem das Convenções supracitadas, em aplicação do artigo 67 da CIM e do artigo 62 da CIV de 1970, podem aderir ao presente Protocolo por meio de notificação.

O instrumento da ratificação ou a notificação da adesão serão depositados junto do Governo Suíço.

Em fé do que, os plenipotenciários abaixo indicados, munidos dos seus plenos poderes, que foram verificados e aceites, assinaram o presente Protocolo.

Concluído em Berna, a 7 de Fevereiro de 1970, num único exemplar, que ficará depositado nos arquivos da Confederação Suíça e do qual será enviada a cada um dos Países contratantes uma cópia autêntica.

Acta final da 7.^a Conferência de revisão das Convenções Internacionais Relativas ao Transporte em Caminho de Ferro de Mercadorias (CIM) e de Passageiros e Bagagens (CIV)

Conforme as disposições do artigo 69 da Convenção Internacional Relativa ao Transporte de Mercadorias por Caminho de Ferro (CIM) e do artigo 68 da Convenção Internacional Relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Caminho de Ferro (CIV), ambas datadas de 25 de Fevereiro de 1961, o Governo Suíço convocou uma conferência com o objectivo de rever estas Convenções.

A conferência realizou-se em Berna de 2 a 7 de Fevereiro de 1970.

Os participantes foram os seguintes:

I

Delegados dos Estados participantes nas Convenções de 25 de Fevereiro de 1961

Argélia:

- S. Ex.^a o Sr. M'hamed Yousfi, embaixador extraordinário e plenipotenciário da Argélia na Suíça.
Sr. Khelladi M., conselheiro da Embaixada da Argélia em Berna.
Sr. Zahi, subdirector dos Caminhos de Ferro no Ministério de Estado Encarregado dos Transportes.
Sr. Keddad A., inspector, chefe do Contrôle das Cobranças na S. N. C. F. A.
Sr. Lalle M., chefe de serviço do Contencioso da S. N. C. F. A.

Austria:

- Sr. Stanfel R., director-geral do Ministério Federal dos Transportes e das Empresas Estatais.
Sr. Peschorn O., conselheiro superior dos Caminhos de Ferro Federais Austríacos no Ministério Federal dos Transportes e das Empresas Estatais.
Sr. Zach K., inspector central da Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro Federais Austríacos.
Sr. Scheich M., primeiro-secretário da Embaixada da Austria em Berna.

Bélgica:

- S. Ex.^a o Sr. M. Louis Colot, embaixador extraordinário e plenipotenciário da Bélgica na Suíça.
Sr. Lambotte E., director da Administração dos Transportes do Ministério das Comunicações e dos Correios, Telégrafos e Telefones.
Sr. De Roover P., inspector principal ff, da Administração dos Transportes do Ministério das Comunicações e dos Correios, Telégrafos e Telefones.
Sr. Vermer J., conselheiro da Embaixada da Bélgica em Berna.
Sr. Malfaison F., inspector principal da S. N. C. B.

Bulgária:

- S. Ex.^a o Sr. Lubomir Anguelov, embaixador extraordinário e plenipotenciário da República Popular da Bulgária na Suíça.
Sr. Gantchev G. I., conselheiro junto do Conselho de Ministros da Bulgária.
Sr. Koltchev St. G., especialista principal do Ministério dos Transportes.
Sr. Nikoloff K., inspector da Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro Búlgaros.

Dinamarca:

- Sr. Jenstrup S. A., director dos Negócios Económicos da Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro do Estado Dinamarquês.
Sr. Seltsoff H. J., chefe da secção da Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro do Estado Dinamarquês.

Espanha:

- S. Ex.^a o Sr. José Felipe de Alcover, y Sureda, embaixador extraordinário e plenipotenciário de Espanha na Suíça.
Sr. Angel Labayen, Conde da Quinta de La Enjarada, ministro conselheiro da Embaixada de Espanha em Berna.
Sr. Lowy Szabo J., chefe do Gabinete das Relações Internacionais do Ministério dos Trabalhos Públicos.
Sr. Imedio Diaz A., chefe das Relações Internacionais do Secretariado-Geral da R. E. N. F. E.

Finlândia:

- Sr. Krogus H., primeiro-secretário da Embaixada da Finlândia em Berna.
Sr. Narvala N. G., chefe da secção da Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro do Estado da Finlândia.

França:

- Sr. Gabarra J., conselheiro dos Negócios Estrangeiros do Ministério dos Negócios Estrangeiros.
Sr. Julien P., administrador civil do Ministério dos Transportes.
Sr. Hamburger M., adido principal da administração, chefe de divisão do Ministério dos Transportes.
Sr. Lemontey J., magistrado, chefe do Serviço do Direito Europeu e Internacional do Ministério da Justiça.
Sr. Mirski C., inspector principal, chefe de divisão da Direcção dos Estudos Jurídicos e do Contencioso da S. N. C. F.
Sr. Collas A., chefe de estudos administrativos da Direcção Comercial da S. N. C. F.

Grécia:

S. Ex.^a o Sr. Jean Georgiou, embaixador extraordinário e plenipotenciário da Grécia na Suíça.
Sr. Bacarinos E., conselheiro comercial da Embaixada da Grécia em Berna.

Hungria:

Sr. Kuzsél D., chefe do Departamento das Relações Internacionais do Ministério das Comunicações e dos Correios.
Sr. Csurgay E., chefe de divisão do Departamento das Relações Internacionais do Ministério das Comunicações e dos Correios.
Sr. Nánássy B., director superior do Ministério das Comunicações e dos Correios.
Sr. Gresznárky P., secretário de embaixada da Divisão do Contencioso do Ministério dos Negócios Estrangeiros.

Iraque:

Sr. Al Saadi A. J., director-geral dos Caminhos de Ferro da República Iraquiana.
Sr. Haba M., inspector-geral dos Caminhos de Ferro da República Iraquiana.
Sr. Nida A. K., director-geral adjunto dos Caminhos de Ferro da República Iraquiana.
Sr. Alani H., chefe do tráfego dos Caminhos de Ferro da República Iraquiana.
Sr. Safwat W., superintendente dos transportes internacionais dos Caminhos de Ferro da República Iraquiana.
Sr. Said H., presidente do Sindicato dos Empregados e Operários dos Caminhos de Ferro.

Irão:

Sr. Vafai M., terceiro-secretário da Embaixada do Irão em Berna.

Irlanda:

Sr. J. O'Callaghan, assistente principal, Department of Transport and Power.
Sr. P. Murphy, secretary, Irish Embassy, Berne.
Sr. T. A. O'Connor, executive international Córas Iompair Eireann.

Itália:

Sr. Molinengo F., director-geral do Serviço Comercial do Tráfego dos Caminhos de Ferro Italianos do Estado.
Sr. Sirignano A., inspector geral da Inspeção-Geral M. C. T. C. do Ministério dos Transportes e da Aviação Civil.
Sr. Martini R., inspector principal do Serviço Comercial do Tráfego dos Caminhos de Ferro Italianos do Estado.

Listenstaina:

Sr. Beck B., director da Repartição da Indústria e dos Offícios do Governo do Principado.

Luxemburgo:

Sr. Eichhorn P., comissário do Governo junto da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Luxemburgueses.

Marrocos:

S. Ex.^a o Sr. Nacer El Fassi, embaixador extraordinário e plenipotenciário de Marrocos na Suíça.

Sr. Temri M., engenheiro, chefe da exploração da Repartição Nacional dos Caminhos de Ferro Marroquinos.
Sr. Bouab A., primeiro-secretário da Embaixada de Marrocos em Berna.

Noruega:

S. Ex.^a o Sr. N. A. Jørgensen, embaixador extraordinário e plenipotenciário da Noruega na Suíça.
Sr. Heier O., director-adjunto da Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro do Estado Norueguês.

Holanda:

Sr. Jonkheer Eduard Beelaerts van Blokland, conselheiro da Embaixada dos Países Baixos em Berna.
Sr. Glazenburg S., chefe da Divisão dos Transportes Ferroviários Internacionais do Ministério dos Transportes e do Waterstaat.
Sr. van Es M., adjunto do chefe de Divisão dos Transportes Ferroviários Internacionais no Ministério dos Transportes e do Waterstaat.
Sr. Parent A., inspector-chefe da Direcção Comercial da S. A. dos Caminhos de Ferro Neerlandeses.
Sr. van der Bruggen E., conselheiro jurídico do Serviço Jurídico da S. A. dos Caminhos de Ferro Neerlandeses.
Sr. Hoebé J. F. W., secretário da Organização dos Utentes de Transporte (EVO).

Polónia:

Sr. Zólcinski Z., director do Ministério das Comunicações.
Sr. Wilczyński F., director-adjunto do Ministério das Comunicações.
Sr. Wawrzniiewicz T., segundo-secretário da Embaixada da Polónia em Berna.

Portugal:

S. Ex.^a o Sr. Abílio Andrade Pinto de Lemos, embaixador extraordinário e plenipotenciário de Portugal na Suíça.
Sr. Sequeira Braga M., administrador da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.
Sr. Cardoso de Lacerda Leitão A., director dos serviços da Direcção-Geral de Transportes Terrestres do Ministério das Comunicações.
Sr. Sequeira Campos de Almeida M. A., chefe do grupo do Gabinete de Estudos da Planificação dos Transportes Terrestres do Ministério das Comunicações.
Sr. Torroais Valente R. A., chefe de serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Roménia:

Sr. Popa D. A., director-geral da Direcção-Geral do Movimento e Comercial do Ministério dos Transportes.
Sr. Constantinescu T., economista principal da Direcção das Relações Internacionais do Ministério dos Transportes.
Sr. Tudor D., segundo-secretário económico da Embaixada da Roménia em Berna.

Reino Unido:

Sr. G. G. D. Hill, assistant secretary, Head of International Transport Division, Ministry of Transport.
Sr. G. V. Britten, counsellor, British Embassy, Berne.
Sr. D. O. Smithers, senior legal assistant, Treasury Solicitor's Department.

Sr. F. W. Hammond, freight development manager, British Railways Board.
 Sr. M. G. Baker, senior solicitor assistant, British Railways Board.

Suécia:

Sr. Torgils G., juiz assistente do Tribunal de Recursos, perito jurídico do Ministério das Comunicações.
 Sr. Ennerfors R., chefe de serviço da Administração Central dos Caminhos de Ferro do Estado Sueco.

Suíça:

Sr. Schaller A., conselheiro nacional, presidente do Comité Administrativo da Repartição Central.
 Sr. Thalmann E., embaixador, chefe da Divisão das Organizações Internacionais do Departamento Político Federal.
 Sr. Martin A., director da Repartição Federal dos Transportes.
 Sr. Vaney F. C., chefe do Serviço das Tarifas do Tráfego da Repartição Federal dos Transportes.
 Sr. Amberg H. P., chefe da Divisão do Contencioso da Direcção-Geral dos C. F. F.
 Sr. Herold H., secretário da União Suíça do Comércio e da Indústria.
 Sr. Coigny A., colaborador diplomático da Divisão das Organizações Internacionais do Departamento Político Federal.
 Sr. Ruedin P., colaborador consular do Departamento Político Federal.

Síria:

Sr. Al Hassan A., vice-director-geral dos Caminhos de Ferro Sírios.
 Sr. Anjak F., director administrativo dos Caminhos de Ferro Sírios.
 Sr.^a Nasser S., terceiro-secretário da Delegação Permanente da República Árabe Síria junto da Repartição Europeia das Nações Unidas em Genebra.

Checoslováquia:

Sr. Zach V., director da secção dos Tratados e das Organizações Internacionais do Comité Federal dos Transportes e da República Socialista da Checoslováquia.
 Sr. Chroust J., conselheiro da Administração Central dos Caminhos de Ferro Checos do Estado.
 Sr. Jachek O., primeiro-secretário da Delegação Permanente da Checoslováquia junto da Repartição das Nações Unidas em Genebra.
 Sr. Krisko A., conselheiro do Ministério dos Transportes da República Socialista Checoslovaca.

Tunísia:

Sr. Ameur T., segundo-secretário da Embaixada da Tunísia em Berna.

Turquia:

Sr. Demirer K., conselheiro da Embaixada da Turquia em Berna.
 Sr. Germeyanligil H., director-geral-adjunto dos Caminhos de Ferro do Estado Turco.

Jugoslávia:

S. Ex.^a o Sr. Ljubo Ilić, embaixador extraordinário e plenipotenciário da Jugoslávia na Suíça.

Sr. Milisavljević R., conselheiro da Comunidade dos Caminhos de Ferro Jugoslavos.
 Sr.^a Pokorni M., conselheiro do Secretariado Federal para a Economia Nacional.

II

Delegados dos Estados convidados à Conferência

Líbano:

S. Ex.^a o Sr. Michél Farah, embaixador extraordinário e plenipotenciário do Líbano na Suíça.

União das Repúblicas Socialistas Soviéticas:

Sr. Kostikov A. S., segundo-secretário da Embaixada da U. R. S. S. em Berna.

III

Delegados de empresas de Estado ou de partes de territórios de Estado ⁽¹⁾

Alemanha:

Deutsche Bundesbahn:

Sr. Vaerts W., director ministerial.
 Sr. Tiebert G., conselheiro ministerial.
 Sr. Herber R., conselheiro ministerial.
 Sr. von Schubert C., primeiro-secretário de Embaixada.

Deutsche Reichsbahn:

Sr. Winkler V., substituto do Ministro dos Transportes.
 Sr. Zachmann S., Ministro, observador permanente junto da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas.
 Sr. Gerber H., chefe de divisão principal do Ministério dos Transportes.
 Sr. Kolloch V., substituto do chefe da Repartição das Tarifas do Ministério dos Transportes.

IV

Observadores

a) Organizações internacionais governamentais

Comissão Económica para a Europa (C. E. E.):

Sr. Francillard J., membro da Divisão dos Transportes.

Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (CEMT):

Sr. Corbin E., secretário-geral.

Comité da Organização para a Colaboração dos Caminhos de Ferro (OSJD):

Sr. Marin T., engenheiro conselheiro.

b) Organizações internacionais não governamentais

União Internacional dos Caminhos de Ferro (UIC):

Sr. Rupp H., chefe dos Estudos Comerciais de Mercadorias.

⁽¹⁾ Ver Protocolo adicional de 25 de Fevereiro de 1961.

Comité Internacional dos Transportes por Caminhos de Ferro (CIT):

Sr. Eiffel F. K., conselheiro ministerial da Direcção-Geral do Caminho de Ferro Federal da Alemanha.
Sr. Bertherin E., chefe de secção da Divisão do Contencioso da Direcção-Geral dos C. F. F.

Câmara de Comércio Internacional (CCI):

Sr. Lemitre A., director dos Serviços de Transportes, Câmara Sindical da Siderurgia Francesa.

Associação Internacional dos Utentes dos Ramais Particulares (AIEP):

Sr. Genrich F., ex-conselheiro do Governo, presidente da AIEP.
Sr. Kesselring W., antigo presidente da AIEP.

V

Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro

Sr. Haenni J., director.

Secretariado da Conferência

Sr. Wildhaber A., conselheiro da Repartição Central.
Sr. Wick J., conselheiro da Repartição Central.
Sr. Mátyássy Z., conselheiro da Repartição Central.
Sr. Yéretzian K., conselheiro-adjunto da Repartição Central.
Sr. Ingold M., conselheiro-adjunto da Repartição Central.
Sr.* Desmeules-Pyrathon Y., segundo-secretário da Repartição Central.
Sr.* Güpfert A., terceiro-secretário da Repartição Central.
Sr. Vidon H., primeiro-secretário e chefe de chancelaria da Repartição Central.

Os delegados elegeram:

Presidente:

Sr. A. Schaller, primeiro-delegado da Suíça.

Vice-Presidentes:

S. Ex.* o Sr. Louis Colot, primeiro-delegado da Bélgica.
Sr. J. Gabarra, primeiro-delegado da França.
Sr. Z. Zólcinski, primeiro-delegado da Polónia.
Sr. A. Al Hassan, primeiro-delegado da Síria.

A Conferência nomeou seis comissões, cujos presidentes e vice-presidentes foram os seguintes:

Comissão I — Verificação de poderes:

Presidente, Jonkheer E. van Blokland (Países-Baixos).

Vice-presidentes:

Sr. Stanfel (Áustria).
Sr. Popa (Roménia).

Comissão II — Questions CIM:

Presidente, Sr. Zólcinski (Polónia).

Vice-presidentes:

Sr. Krogius (Finlândia).
Sr. Temri (Marrocos).

Comissão III — Questões CIV:

Presidente, Sr. Hill (Reino Unido).

Vice-presidentes:

Sr. Jenstrup (Dinamarca).
Sr. Aneur (Tunísia).

Comissão IV — Questões comuns à CIM e à CIV:

Presidente, Sr. Julien (França).

Vice-presidentes:

S. Ex.* o Sr. Georgiou (Grécia).
Sr. Milisavljević (Jugoslávia).

Comissão V — Negócios gerais:

Presidente, Sr. Martin (Suíça).

Vice-presidentes:

Sr. Gantchev (Bulgária).
Sr. Lowy Szabo (Espanha).

Comissão VI — Redacção (1).

Presidente, Julien (França).

Vice-presidente, Sr. Eichhorn (Luxemburgo).

A Conferência tomou como base das suas disposições:

- a) A ordem do dia adoptada pela Conferência;
- b) O projecto da Convenção Internacional Relativa ao Transporte de Mercadorias por Caminho de Ferro (CIM), texto baseado nas deliberações das comissões preliminares de revisão;
- c) O projecto da Convenção Internacional Relativa ao Transporte de Passageiros e de Bagagens por Caminho de Ferro (CIV), texto baseado nas deliberações preliminares de revisão;
- d) O relatório da Repartição Central sobre os trabalhos preliminares tendo em vista a 7.ª Conferência de revisão das Convenções internacionais de 25 de Fevereiro de 1961 relativas ao transporte por caminho de ferro das mercadorias (CIM) e dos passageiros e das bagagens (CIV);
- e) O projecto de um Protocolo adicional às Convenções internacionais mencionadas nas alíneas b) e c);
- f) O relatório do Comité administrativo relativo às contribuições dos Estados contratantes e o projecto de um Protocolo relativo às contribuições nas despesas da Repartição Central dos Estados que tomaram parte nas Convenções internacionais de 25 de Fevereiro de 1961 respeitante ao transporte por caminho de ferro das mercadorias (CIM) e dos passageiros e das bagagens (CIV);
- g) O Relatório da actividade da Comissão administrativa da 7.ª Conferência de revisão da CIM e da CIV de 25 de Fevereiro de 1961 [artigo 1, § 3, d), dos Anexos II (CIV) e V (CIM)];

(1) As comissões de redacção para as traduções oficiais em alemão, inglês, italiano e árabe dos documentos elaborados na Conferência, serão convocadas depois da Conferência pela Repartição Central.

h) A proposta para fixar a composição da Comissão administrativa da Repartição Central para o período de 1 de Março de 1971 a 29 de Fevereiro de 1976.

Tendo em conta as deliberações da Conferência tais como são relatadas nas actas das Comissões I, II, III, IV e V, assim como as das sessões plenárias, os delegados chegaram a acordo para submeter à assinatura dos respectivos plenipotenciários dos Estados os projectos seguintes:

Convenção Internacional Relativa ao Transporte de Mercadorias por Caminho de Ferro (CIM), com sete anexos.

Convenção Internacional Relativa ao Transporte de Passageiros e de Bagagens por Caminho de Ferro (CIV), com três anexos.

Protocolo Adicional a estas Convenções.

Protocolo Relativo às Contribuições para as Despesas da Repartição Central dos Estados Partes nas Convenções internacionais de 25 de Fevereiro de 1961 relativas ao Transporte por Caminho de Ferro das Mercadorias (CIM) e dos Passageiros e das Bagagens (CIV).

A Conferência aprovou o relatório das actividades que a comissão administrativa da Repartição Central lhe apresentou referente ao seu período de funcionamento de 1961-1969, e designou os Estados seguintes, que formarão a comissão por um período de cinco anos, com início em 1 de Março de 1971:

Presidência: Suíça (mandato permanente);

Estados cujo mandato é renovado: Roménia, Reino Unido e Turquia;

Estados novos: Bélgica, Bulgária, França, Portugal, Suécia, Tunísia e Jugoslávia.

Os delegados verificaram, além disso, que a Conferência tinha dado poderes à Repartição Central dos Transportes Internacionais em Caminho de Ferro para:

Estudar a possibilidade de reunir os textos do Tratado CIV e da Convenção adicional à CIV, a fim de criar uma regulamentação completa e uniforme para o transporte dos passageiros por caminho de ferro, análoga à regulamentação para os outros modos de transporte;

Prosseguir os trabalhos realizados até aqui, tendo em vista simplificar as disposições das Convenções CIM e CIV, modificando a estrutura destas Convenções e, em particular, a sua sistemática.

A Conferência tomou conhecimento de uma declaração do delegado de Marrocos, nos termos da qual este país deseja que a Repartição Central vigie para que as ligações marítimas que unem Marrocos à Espanha, a Argélia à França e a Tunísia à Itália sejam realizadas no mais curto prazo.

Por fim, a Conferência resolveu adiar uma decisão acerca da questão tratada no capítulo I do Protocolo Adicional de 25 de Fevereiro de 1961. Ela pede ao Governo Suíço para fazer o necessário para que uma decisão sobre esta questão seja tomada em tempo útil pelos Estados contratantes, tendo em conta as deliberações da Conferência.

Em fé do que, a presente acta final foi assinada.

Concluída em Berna, a 7 de Fevereiro de 1970, num único exemplar, que ficará depositado nos arquivos da Confederação Suíça e do qual uma cópia autêntica será enviada a cada um dos Governos representados nesta Conferência.