Sexta-feira 27 de Janeiro de 1956 — I Série — Número 20

DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NÚMERO — 24$80

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e à assinatura do *Diário do Governo*, deve ser dirigida à Administração da Imprensa Nacional. As publicações literárias de que se recebam 2 exemplares anunciam-se gratuitamente.

ASSINATURAS

As três séries	Ano 360$	Semestre	200$
A 1.ª série	» 140$	»	80$
A 2.ª série	» 120$	»	70$
A 3.ª série	» 120$	»	70$

Para o estrangeiro e ultramar acresce o porte do correio

O preço dos anúncios (pagamento adiantado) é de 4$50 a linha, acrescido do respectivo imposto do selo. Os anúncios a que se refere o § único do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 37:701, de 30 de Dezembro de 1949, têm a redução de 40 por cento.

SUMÁRIO

Ministério dos Negócios Estrangeiros:

Decreto-Lei n.º 40 511 — Aprova, para ratificação, a Convenção internacional relativa ao transporte de passageiros e bagagens por caminhos de ferro (CIV), a Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias por caminho de ferro (CIM), assinadas em Berna em 25 de Outubro de 1952, e Anexos respectivos, bem como os Protocolos adicionais às referidas Convenções, de 25 de Outubro de 1952 e de 11 de Abril de 1953, assinados naquela cidade e nas datas mencionadas.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

Decreto-Lei n.º 40 511

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 passageiros e bagagens por caminho de ferro (CIV), a Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias por caminho de ferro (CIM), assinadas em Berna em 25 de Outubro de 1952, e Anexos respectivos, bem como os Protocolos adicionais às referidas Convenções, de 25 de Outubro de 1952 e de 11 de Abril de 1953, assinados naquela cidade e nas datas mencionadas, cujos textos em francês e respectivas traduções são os seguintes:

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, signée à Rome le 23 novembre 1933, en conformité de l'article 60 de ladite Convention, ont résolu de conclure une nouvelle Convention à cet effet et sont convenus des articles suivants:

TITRE PREMIER

Objet et portée de la Convention

ARTICLE PREMIER

Chemins de fer et transports auxquels s'applique la Convention

§ 1. La présente Convention s'applique, sous réserve des exceptions prévues aux paragraphes suivants, à tous les transports de voyageurs et de bagages avec des titres de transport internationaux pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et s'effectuant exclusivement par des lignes inscrites sur la liste établie conformément à l'article 58.

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

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

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

§ 3. Les transports entre gares de deux Etats limitrophes, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport

(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.

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

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

ARTICLE 2

Dispositions relatives aux transports mixtes

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

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

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

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

ARTICLE 3

Obligation pour le chemin de fer de transporter

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE II

Du contrat de transport

CHAPITRE PREMIER

Transport des voyageurs

ARTICLE 4

Droit au transport

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

ARTICLE 5

Billets

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

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

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

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

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

d) le prix de transport;

e) le jour où commence la validité;

f) la durée de validité.

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

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

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

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

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

ARTICLE 6

Réduction de prix pour les enfants

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

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

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

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

ARTICLE 7

Durée de validité des billets

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

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

Billets simples:

Par fraction indivisible de 100 km, 1 jour.

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

Billets d'aller et retour:

Par fraction indivisible de 50 km, 1 jour.

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

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

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

ARTICLE 8

Attribution et location des places

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

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

ARTICLE 9

Arrêts aux gares intermédiaires

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

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

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

ARTICLE 10

Changement de classe ou de train

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

ARTICLE 11

Voyageur sans billet valable

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

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

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

ARTICLE 12

Personnes exclues du train ou admises sous conditions

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

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

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

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

ARTICLE 13

Objets exclus des voitures

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

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

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

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

ARTICLE 14

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

§ 1. Les voyageurs sont autorisés à prendre gratuitement avec eux dans les voitures des objets faciles à

porter (colis à la main), pourvu que les prescriptions de douane ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas et que ces objets ne puissent causer de dommage. Chaque voyageur ne dispose, pour ses colis à la main, que de l'espace situé 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.

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

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

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

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

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

ARTICLE 15

Trains. Horaires

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

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

ARTICLE 16

Correspondances manquées. Suppressions de trains

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

CHAPITRE II

Transport des bagages

ARTICLE 17

Définition des bagages

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

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

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

b) les voitures d'enfants;

c) les malles d'échantillons de marchandises;

d) les instruments de musique portatifs;

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

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

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

h) les engins de sport;

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

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

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

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

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

ARTICLE 18

Objets exclus du transport

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

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

ARTICLE 19

Responsabilité du voyageur en ce qui concerne ses bagages. Surtaxes

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 20

Emballage et conditionnement des bagages

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

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

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

ARTICLE 21

Enregistrement et transport des bagages. Bulletin de bagages

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b) l'itinéraire;

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

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

e) le nombre et le poids des colis;

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 22

Déclaration d'intérêt à la livraison

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

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

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

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

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

ARTICLE 23

Livraison

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

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

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE III

Dispositions communes aux transports des voyageurs et des bagages

ARTICLE 24

Tarifs. Interdiction d'accords particuliers

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

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

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

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

Tout accord particulier qui aurait pour effet d'accorder une réduction sur les prix des tarifs est formellement interdit et nul de plein droit.

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

ARTICLE 25

Formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives

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

ARTICLE 26

Restitutions et paiements supplémentaires

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

§ 2. Sont expressément visés les cas suivants:

a) le billet n'a pas été utilisé du fait du voyageur;

b) le billet n'a pas été utilisé, le voyageur ayant été empêché d'entreprendre son voyage par suite de retard ou de suppression d'un train ou d'interruption du service;

c) le billet n'a été utilisé que sur une partie du parcours, par suite de la mort, de la maladie ou d'un accident survenu au voyageur ou d'autres causes impérieuses;

d) le billet n'a été utilisé que sur une partie du parcours, le voyageur ayant, dans une gare intermédiaire, déclaré qu'il abandonne le reste du parcours;

e) le billet n'a été utilisé que sur une partie du parcours, le voyageur, par suite de retard ou de suppression d'un train ou d'interruption du service, ayant été empêché de continuer son voyage conformément à l'horaire en raison du manque de correspondance;

f) le billet, par suite du manque de place dans la classe pour laquelle il a été délivré, a été utilisé, sur tout ou partie du parcours, dans une classe inférieure.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

s'il s'agit des lettres *a*) et *b*), le prix payé,
s'il s'agit des lettres *c*), *d*) et *e*), la différence entre le prix total payé et la taxe pour le parcours effectué, calculée sur la base du tarif normal,
s'il s'agit de la lettre *f*), la différence entre le prix du billet que le voyageur a payé et celui qu'il aurait dû acquitter en prenant des billets correspondant à la classe utilisée pour chacun des parcours effectués.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 27

Contestations

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

TITRE III

Responsabilité. Actions nées du contrat de transport

CHAPITRE PREMIER

Responsabilité

ARTICLE 28

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

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

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

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

ARTICLE 29

Responsabilité collective des chemins de fer pour les bagages

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

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

ARTICLE 30

Etendue de la responsabilité

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

§ 2. Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si le retard à la livraison, la perte ou l'avarie a

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

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

ARTICLE 31

Charge de la preuve

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

§ 2. Lorsque le chemin de fer établit que, 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 30, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de faire la preuve que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

ARTICLE 32

Présomption de perte des bagages. Cas où ils sont retrouvés

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

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

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

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

ARTICLE 33

Montant de l'indemnité en cas de perte des bagages

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

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

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

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

ARTICLE 34

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

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

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser:

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

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

ARTICLE 35

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 36

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

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

ARTICLE 37

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

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

ARTICLE 38

Intérêts de l'indemnité

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

ARTICLE 39

Restitution des indemnités

Toute indemnité indûment perçu doit être restituée. En cas de fraude, le chemin de fer a droit en outre au versement d'une somme égale à celle qu'il a payée indûment.

ARTICLE 40

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents

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

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

CHAPITRE II

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

ARTICLE 41

Réclamations administratives

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

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

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

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

ARTICLE 42

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

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

ARTICLE 43

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 44

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

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

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

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

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

ARTICLE 45

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 44 soit faite par l'ayant droit;

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

ARTICLE 46

Prescription de l'action née du contrat de transport

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

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

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

b) de l'action fondée sur le cas de fraude prévu à l'article 39.

§ 2. La prescription court:

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

b) pour les actions en indemnité pour perte totale: du jour où la livraison aurait dû avoir lieu;

c) pour les actions en paiement ou en restitution du prix de transport, de frais accessoires ou de surtaxes ou pour les actions en rectification en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul: du jour du paiement, ou, s'il n'y a pas eu paiement, du jour où le paiement aurait dû être effectué;

d) pour les actions en paiement de supplément de droit réclamé par la douane; du jour de la réclamation de la douane;

e) pour les autres actions concernant le transport des voyageurs: du jour de l'expiration de la validité du billet.

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

§ 3. En cas de réclamation administrative adressée au chemin de fer conformément à l'article 41, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer repousse la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et 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 précédent, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par les lois et règlements de l'Etat où l'action est intentée.

CHAPITRE III

Règlement des comptes. Recours des chemins de fer entre eux

ARTICLE 47

Règlement des comptes entre chemins de fer

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

ARTICLE 48

Recours en cas d'indemnité pour perte ou pour avarie

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

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

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

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

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

ARTICLE 49

Recours en cas d'indemnité pour retard à la livraison

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

ARTICLE 50

Procédure de recours

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

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

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

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

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

ARTICLE 51

Compétence pour les recours

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

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

ARTICLE 52

Accords au sujet des recours

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

TITRE IV

Dispositions diverses

ARTICLE 53

Application du droit national

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

ARTICLE 54

Règles générales de procédure

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

ARTICLE 55

Exécution des jugements. Saisies et cautions

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

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

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

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

Les conditions de l'insaisissabilité des wagons de particuliers sont fixées par l'Annexe VII de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM).

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

ARTICLE 56

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

§ 1. Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention ou ses annexes sont considérées comme se rapportant au franc or d'un poids de 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 57

Office central des transports internationaux par chemins de fer

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

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

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

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

d) de tenter, à la demande d'un des Etats contractants ou d'une des entreprises de transport dont les lignes sont inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 58, la conciliation, soit en prêtant ses bons offices ou sa médiation, soit de toute autre manière, en vue de régler les différends entre 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 les différends ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;

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

g) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 66, quand il y a lieu.

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

ARTICLE 58

Liste des lignes soumises à la Convention

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

§ 2. L'entrée d'une ligne nouvelle dans le service des transports internationaux n'a lieu qu'un mois après la

date de la lettre de l'Office central notifiant l'inscription de cette ligne aux autres Etats.

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

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

ARTICLE 59

Dispositions complémentaires

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

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

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

ARTICLE 60

Règlement des différends par voie d'arbitrage

§ 1. Les litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention, valable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel, et des dispositions complémentaires édictées par certains Etats contractants peuvent, à la demande des parties, être soumis à des tribunaux arbitraux dont la composition et la procédure font l'objet de l'Annexe IV à la présente Convention.

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

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

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

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

TITRE V

Dispositions exceptionnelles

ARTICLE 61

Responsabilité en trafic fer-mer

§ 1. Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, § 1, chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises à la Convention, ajouter l'ensemble des causes d'exonération énoncées ci-après à celles prévues à l'article 30.

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

Ces causes d'exonération sont les suivantes:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 3. Les mesures prises en conformité du présent article sont communiquées à l'Office central. Elles entreront en viguer, 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.

TITRE VI

Dispositions finales

ARTICLE 62

Signature

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

ARTICLE 63

Ratifications. Mise en vigueur

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

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

ARTICLE 64

Adhésion à la Convention

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

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

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

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

ARTICLE 65

Durée de l'engagement des Etats contractants

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

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

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

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

ARTICLE 66

Révision de la Convention

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 3. Dans l'intervalle des conférences de révision, les articles 5, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 27, 47, 48, 49, 52 et les Annexes I et IV peuvent être tenus à jour par une Commission de révision. L'organisation et le fonctionnement de cette Commission font l'objet de l'Annexe III à la présente Convention.

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

ARTICLE 67

Textes de la Convention. Traductions officielles

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

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

En cas de divergence, le texte français fait foi.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

FAIT à Berne, le vingt-cinq octobre mil neuf cent cinquante-deux, en un seul exemplaire, qui restera dé-

posé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Pour l'Autriche:
Dr. Smetana.

Pour la Belgique:
Vte de Lantsheere.

Pour la Bulgarie:
B. Tzvetkov.

Pour le Danemark:
Th. Jensen.

Pour l'Espagne:
José Ruiz de Arana y Bauer.
Duque de San Lucar la Mayor.
José de Aguinaga.

Pour la Finlande:
Väinö Hakkinen.

Pour la France:
J. Chauvel.

Pour la Grèce:
Philon Philon.

Pour la Hongrie:
Vermesy Sándor.

Pour l'Italie:
Odoardo Baldoni.

Pour le Liechtenstein:
W. Stucki.

Pour le Luxembourg:
A. Clemang.

Pour la Norvège:
Peter Anker.

Pour les Pays-Bas:
A. Bentinck.

Pour la Pologne:
Josef Ettinger.

Pour le Portugal:
António Pinto de Mesquita.

Pour la Roumanie:
M. Gervesco.

Pour la Suède:
I. Hammarstrom.

Pour la Suisse:
W. Stucki.

Pour la Tchécoslovaquie:
Simovic.

Pour la Turquie:
H. Germeyanligil.

Pour la Yougoslavie:
Z. Djermanovic.

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:
Denis O'Neill.

Pour l'Irak:

Pour l'Iran:

Pour le Liban:
A. Nassif.

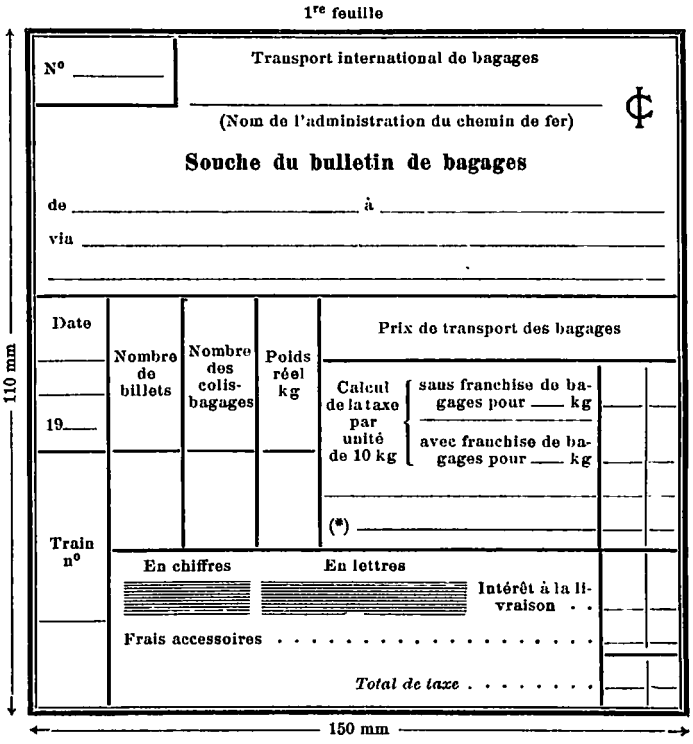
Pour la Syrie:

ANNEXE I
(Article 21)

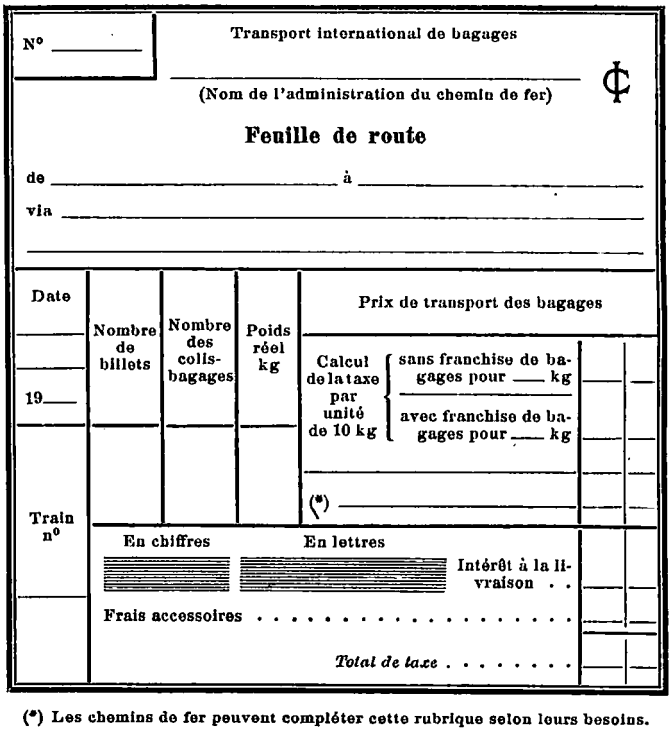
Formulaire du bulletin de bagages

Le formulaire se compose de trois feuilles avec le texte ci-après. Les administrations de chemins de fer déterminent si toutes les trois feuilles ou si seulement les feuilles 1 et 3 sont remplies par décalquage.

1re feuille



2e feuille



(*) Les chemins de fer peuvent compléter cette rubrique selon leurs besoins.

3e feuille, recto

N° _____

Transport international de bagages

_____

(Nom de l'administration du chemin de fer)

Bulletin de bagages

de _____ à _____

via _____

Date	Nombre de billets	Nombre des colis-bagages	Poids réel kg	Prix de transport des bagages	
_____ 19__				Calcul de la taxe par unité de 10 kg : sans franchise de bagages pour ___ kg / avec franchise de bagages pour ___ kg	
Train n°				(*) _____	
				En chiffres / En lettres — Intérêt à la livraison . .	
				Frais accessoires	
				Total de taxe	

Voir au verso

3e feuille, verso

Le présent transport est soumis au régime de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV), ainsi qu'aux conditions des tarifs applicables.

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

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

(*) Les chemins de fer peuvent compléter cette rubrique selon leurs besoins.

Les Plénipotentiaires soussignés sont convenus que les dispositions constituant l'Annexe II à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 octobre 1952 seront les suivants:

ANNEXE II

(Article 57)

Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer

ARTICLE PREMIER

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

Le contrôle de son activité, tant sur le plan administratif que sur le plan financier, s'exerce dans le cadre établi par les dispositions de l'article 57 de la Convention et est confié à un Comité administratif.

A cet effet, le Comité administratif

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

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

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

b) La Confédération suisse dispose d'un siège permanent dans le Comité, dont elle assume la présidence. Les autres Etats membres sont nommés pour cinq ans. La Conférence diplomatique chargée de mettre en vigueur la Convention, en exécution de l'article 63 de celle-ci en tenant compte d'une équitable répartition géographique, désigne les Etats faisant partie du Comité pour la première période de cinq ans. Elle décide des dispositions propres à déterminer la composition du Comité pour les périodes ultérieures.

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

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

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

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

Le secrétariat du Comité administratif est assuré par l'Office central.

Les procès-verbaux des séances du Comité administratif sont envoyés à tous les Etats contractants.

f) Les fonctions de délégué d'un Etat membre sont gratuites et les frais de déplacement qu'elles entraînent sont à la charge de cet Etat.

§ 3. — *a*) Le Comité administratif établi le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central. Le Gouvernement suisse lui présente un projet à cet effet.

b) Le Comité administratif nomme le directeur, le vice-directeur et les conseillers de l'Office central; le Gouvernement suisse lui présente des propositions à cet effet. Pour ces nominations, le Comité administratif tient compte plus particulièrement de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique.

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

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

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

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

ARTICLE 2

§ 1. Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de chemins de fer ou des parcours auxquels s'applique la Convention. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution est de 0 fr. 80 au maximum par kilomètre. Exceptionnellement, cette contribution peut, après accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, et approbation du Comité administratif, être réduite de cinquante pour cent au maximum pour des lignes exploitées dans des conditions particulières. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre est fixé, pour chaque exercice, par le Comité administratif, l'Office central entendu. Il est toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'ont pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé est versé à un fonds de réserve.

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

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

§ 4. L'Etat dont les lignes ont été radiées dans les conditions indiquées au § 2 ci-dessus ne peut les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant, au préalable, les sommes dont il est resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de cinq pour cent à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'a invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

ARTICLE 3

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

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

ARTICLE 4

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

§ 2. Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent ou, si les parties en font la demande devant le tribunal arbitral prévu à l'article 60 de la Convention (Annexe IV).

§ 3. Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice est tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent ou par le tribunal arbitral prévu à l'article 60 de la Convention (Annexe IV).

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

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

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

ARTICLE 5

Il est perçu une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant de l'activité prévue à l'article 57, § 1, lettres *d*) à *f*) de la Convention. Le montant de cette rémunération est fixé par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central.

ARTICLE 6

Disposition transitoire

La première réunion ordinaire du Comité administratif, qui est convoquée par le Gouvernement suisse, doit avoir lieu dans un délai de deux mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention.

Le présent document demeure ouvert à la signature jusqu'au 1er juin 1953.

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 document.

FAIT à Berne, le onze avril mil neuf cent cinquante-trois, en un seul exemplaire, que restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Pour l'Autriche:
Dr. Smetana.

Pour la Belgique:
Vte de Lantsheere.
J. Truyen.

Pour la Bulgarie:
B. Tzvetkov.

Pour le Danemark:
Th. Jensen.

Pour l'Espagne:
José Ruiz de Arana y Bauer.
Duque de San Lucar la Mayor.

Pour la Finlande:
Kurt Linden.

Pour la France:
J. Chauvel.

Pour la Grèce:
Philon Philon.

Pour la Hongrie:
Vermesy Sándor.

Pour l'Italie:
Odoardo Baldoni.

Pour le Liban:
Mikaoui.
Chatila.

Pour le Liechtenstein:
W. Stucki.

Pour le Luxembourg:
A. Clemang.

Pour la Norvège:
Olav Holtmon.

Pour les Pays-Bas:
A. Bentinck.

Pour la Pologne:
J. Tarnawski.

Pour le Portugal:
António Ferro.

Pour la Roumanie:
Emeric Stoffel.

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:
Denis O'Neill.

Pour la Suède:
G. de Sydow.

Pour la Suisse:
W. Stucki.

Pour la Tchécoslovaquie:
L. Simovic.

Pour la Turquie:
B. Balcioglu.

Pour la Yougoslavie:
Sv. Savicevic.

ANNEXE III
(Article 66, § 3)

Statut relatif à la Commission de révision

ARTICLE PREMIER

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

ARTICLE 2

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

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

ARTICLE 3

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

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

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

ARTICLE 4

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

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

ARTICLE 5

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

a) d'Etats non contractants,

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

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

ARTICLE 6

La Commission est valablement constituée lorsqu'un tiers des Etats contractants sont représentés.

ARTICLE 7

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

ARTICLE 8

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

ARTICLE 9

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

Une proposition n'est adoptée que si:

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

b) elle a réuni la majorité des suffrages exprimés.

ARTICLE 10

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

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

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

Si leur approbation ne peut avoir lieu au cours de la session, les membres 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 IV
(Article 60)

Règlement d'arbitrage

ARTICLE PREMIER

Nombre des arbitres

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

ARTICLE 2

Choix des arbitres

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 3

Compromis

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

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

b) la composition du tribunal et les délais utiles pour la nomination du ou des arbitres;

c) le lieu du tribunal.

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

ARTICLE 4

Procédure

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

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

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

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

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

ARTICLE 5

Greffe

L'Office central fonctionne comme greffe du tribunal arbitral.

ARTICLE 6

Frais

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

Convention internationale concernant le transport des 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 Rome le 23 novembre 1933, en conformité de l'article 60 de ladite Convention, ont résolu de conclure une nouvelle Convention à cet effet et sont convenus des articles suivants:

TITRE PREMIER

Objet et portée de la Convention

ARTICLE PREMIER

Chemins de fer et transports auxquels s'applique la Convention

§ 1. La présente Convention s'applique, sous réserve des exceptions prévues aux paragraphes suivants, à tous les envois de marchandises remis au transport avec une lettre de voiture directe pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et s'effectuant exclusivement par des lignes inscrites sur la liste établie conformément à l'article 58.

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

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

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

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

ARTICLE 2

Dispositions relatives aux transports mixtes

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

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

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

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

ARTICLE 3

Objects exclus du transport

Sont exclus du transport, sous réserve des dérogations prévues à l'article 4, § 2:

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

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

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

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

ARTICLE 4

Objets admis au transport sous certaines conditions

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

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

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

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

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

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

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

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

1° les envois d'animaux vivants doivent être accompagnés d'un convoyeur fourni par l'expéditeur, à moins qu'il ne s'agisse d'animaux de petite taille remis au

(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.

transport dans des cages, caisses, paniers, etc., bien clos; toutefois, l'accompagnement n'est pas exigé en cas d'exceptions prévues par des tarifs internationaux ou par des accords intervenus entre chemins de fer;

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

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

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

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

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

ARTICLE 5

Obligation pour le chemin de fer de transporter

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

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

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

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

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

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

§ 4. Les envois doivent être expédiés dans l'ordre de leur acceptation au transport sauf le cas prévu au § 5.

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

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

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

c) certaines expéditions bénéficieront temporairement de priorités.

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

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

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

TITRE II

Du contrat de transport

CHAPITRE PREMIER

Forme et conditions du contrat de transport

ARTICLE 6

Teneur et forme de la lettre de voiture

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

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

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

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

La partie à remplir par l'expéditeur doit être rédigée dans une des langues officielles du pays de départ. Des tarifs internationaux ou des accords entre chemins de fer peuvent prévoir si des traductions doivent être jointes et quelles doivent être ces traductions. A défaut, l'expéditeur doit joindre une traduction en français, en allemand ou en italien, à moins que les inscriptions ne soient rédigées dans une de ces trois langues.

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

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

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

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

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

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

b) la désignation du chemin de fer expéditeur;

c) la désignation du chemin de fer destinataire et celle de la gare destinataire, avec toutes les spécifications nécessaires pour éviter toute confusion entre les diverses gares desservant soit une même localité, soit des localités portant le même nom ou des noms analogues;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

d) des marchandises admises au transport sous certaines conditions, lorsqu'il s'agit de 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.

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

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

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

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

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

ARTICLE 7

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 9. La surtaxe n'est pas due:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 8

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 9

Tarifs. Interdiction d'accords particuliers

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tout accord particulier qui aurait pour effet d'accorder une réduction sur les prix des tarifs est formellement interdit et nul de plein droit.

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

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

ARTICLE 10

Itinéraires et tarifs applicables

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

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

a) la désignation des gares où doivent s'effectuer les formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives, ainsi que celle des gares où des soins spéciaux doivent être donnés à l'envoi (soins à donner aux animaux, 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 des cas visés à l'article 5, § 5, et à l'article 24, § 1, effectuer le transport par un itinéraire différent de celui prescrit par l'expéditeur qu'à la double condition:

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

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

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

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

§ 6. Si les indications données par l'expéditeur ne suffisent pas à déterminer l'itinéraire ou les tarifs à appliquer ou si certaines de ces indications sont incompatibles, le chemin de fer doit choisir l'itinéraire ou les tarifs qui lui paraissent les plus avantageux pour l'expéditeur.

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

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

ARTICLE 11

Délais de livraison

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

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

a) pour la grande vitesse:

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

b) pour la petite vitesse:

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

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

§ 4. Les lois et règlements de chaque Etat déterminent dans quelle mesure les chemins de fer ont la faculté de fixer des délais supplémentaires dans les cas 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 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 prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation au transport de la marchandise, prévue à l'article 8, § 1. Toutefois, pour les envois en grande vitesse, le délai commence à courir 24 heures plus tard, lorsque le jour qui suit celui de

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

§ 7. Le délai de livraison est suspendu:

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

1° la vérification conforme à l'article 7, §§ 2 et 3, qui fait apparaître des différences par rapport aux inscriptions dans la lettre de voiture;
2° l'accomplissement des formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives;
3° la modification du contrat de transport ordonnée en vertu de l'article 21 ou de l'article 22;
4° les soins spéciaux à donner à l'envoi (soins à donner aux animaux, reglaçage, etc.);
5° toute interruption de trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport;

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 12

Etat de la marchandise. Emballage

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

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

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

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

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

b) la gare destinataire.

Si le règlement applicable au chemin de fer expéditeur le prévoit, le nom et l'adresse du destinaire 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 des wagons complets qui, expédiés en trafic fer-mer, doivent être transbordés.

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

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

ARTICLE 13

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

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

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE II

Exécution du contrat de transport

ARTICLE 14

Remise au transport et chargement des marchandises

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

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

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

ARTICLE 15

Formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives

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

Toutefois, l'expéditeur, par une mention dans la lettre de voiture, ou le destinataire qui donne un ordre en vertu de l'article 22, § 1, lettre *d*), peut demander d'assister lui-même ou de se faire représenter par un mandataire désigné aux opérations prévues à l'alinéa précédent, pour fournir tous renseignements et présenter toutes observations utiles et, dans la limite permise par les lois et règlements, de procéder au paiement des droits de douane et autres frais. Ni l'expéditeur, ni le destinataire, ni leur mandataire n'a le droit de prendre possession de la marchandise ou d'effectuer les opérations.

Si l'expéditeur a désigné pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou autres autorités administratives, une gare où les prescriptions en vigueur ne permettent pas d'accomplir ces formalités, ou bien s'il a prescrit, pour ces opérations, tout autre mode de procéder qui ne peut pas être exécuté, le chemin de fer opère de la façon qui lui paraît être la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit et fait connaître à l'expéditeur les mesures prises.

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

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

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

ARTICLE 16

Livraison

§ 1. Le chemin de fer est tenu de livrer au destinataire, contre décharge, à la gare destinataire, la lettre de voiture et la marchandise.

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

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

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

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

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

ARTICLE 17

Paiement des frais

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 18

Rectification des perceptions

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

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

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

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

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

ARTICLE 19

Remboursements et débours

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

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

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

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

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

ARTICLE 20

Déclaration d'intérêt à la livraison

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

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

§ 2. Il est perçu une taxe d'un dixième pour mille de la somme déclarée, par fraction indivisible de 10 kilomètres. Le minimum de perception par envoi est de 1 franc par 100 kg et de 10 francs si le poids de l'envoi excède 1 000 kg.

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

CHAPITRE III

Modification du contrat de transport

ARTICLE 21

Droit pour l'expéditeur de modifier le contrat de transport

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

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

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

c) que la livraison de la marchandise soit ajournée;

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

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

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

f) à l'établissement d'un remboursement;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A partir de ce moment, le chemin de fer doit se conformer aux ordres du destinataire, sous peine d'être responsable envers lui des conséquences de leur inexécution dans les conditions déterminées au titre III.

ARTICLE 22

Droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport

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

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

Le destinataire peut ordonner:

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

b) que la livraison de la marchandise soit ajournée;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 23

Exécution des ordres ultérieurs

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

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

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

c) l'exécution est en opposition, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, avec les lois et 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 toutes les conséquences résultant du commencement d'exécution de ses ordres.

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

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

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

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

ARTICLE 24

Empêchements au transport

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

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

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

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

§ 4. L'expéditeur avisé d'un empêchement au transport peut résilier le contrat, à charge pour lui de payer au chemin de fer, suivant le cas, soit le prix du transport pour le parcours déjà effectué, soit les frais préparatoires au transport, ainsi que tous ceux qui sont prévus par les tarifs, à moins que le chemin de fer ne soit en faute.

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 25

Empêchements à la livraison

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

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

Si, après avoir refusé la marchandise, le destinataire se présente pour en prendre livraison, elle lui est livrée, à moins que la gare destinataire n'ait reçu entretemps des instructions contraires de l'expéditeur. Avis de cette livraison doit être donné immédiatement à l'expéditeur par une lettre recommandée dont les frais grèvent la marchandise.

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

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

§ 2. Pour tout ce qui n'est pas prévu au § 1 et sous réserve des dispositions de l'article 44, le mode de procéder, dans le cas d'empêchement à la livraison, est déterminé par les lois et règlements en vigueur pour le chemin de fer chargé de la livraison.

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

§ 3. Si 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. Le § 2, deuxième alinéa, est applicable par analogie à ce dernier.

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

TITRE III

Responsabilité. Actions nées du contrat de transport

CHAPITRE PREMIER

Responsabilité

ARTICLE 26

Responsabilité collective des chemins de fer

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

§ 2. Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat de transport, conformément 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. Compte tenu de l'article 28, § 2, le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité, lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après:

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

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

c) opérations de chargement par l'expéditeur ou de déchargement par le destinataire en vertu des dispositions applicables ou d'accords conclus avec l'expéditeur et mentionnés dans la lettre de voiture, ou d'accords conclus avec le destinataire; chargement défectueux lorsque ce chargement a été effectué par l'expéditeur en vertu des dispositions applicables ou d'accords conclus avec l'expéditeur et mentionnés dans la lettre de voiture;

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

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

f) transport d'animaux vivants;

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

ARTICLE 28

Charge de la preuve

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

§ 2. Lorsque le chemin de fer établit que, 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 immédiatement dans le cas où la marchandise serait retrouvée au cours de l'année qui suivra le paiement de l'indemnité. Il lui est donné acte par écrit de cette demande.

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

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

ARTICLE 31

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

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

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

des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport.

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

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

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

ARTICLE 32

Restrictions de la responsabilité en cas de déchet de route

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

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

Bois de réglisse,
Bois de teinture râpés ou moulus,
Champignons frais,
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) un pour cent pour toutes les autres marchandises sèches également sujettes à déchet de route.

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

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

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

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

ARTICLE 33

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

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

Toutefois l'indemnité ne peut dépasser:

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

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

ARTICLE 34

Montant de l'indemnité pour dépassement du délai de livraison

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 35

Limitation de l'indemnité en vertu de certains tarifs

Lorsque le chemin de fer offre au public des conditions particulières de transport (tarifs spéciaux ou exceptionnels) comportant une rédution sur le prix de transport calculé d'après les conditions ordinaires (tarifs généraux), il peut limiter l'indemnité due à l'ayant droit, en cas de dépassement du délai de livraison, de perte ou d'avarie.

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

ARTICLE 36

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

S'il y a eu déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé, outre les indemnités prévues aux articles 31, 33, 34 et, s'il y a lieu, à l'article 35, la réparation du dommage supplémentaire prouvé 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 subie par la marchandise ont pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, l'ayant droit doit être complètement indemnisé pour le préjudice prouvé, jusqu'à concurrence du double des maxima prévus aux articles 31, 33, 34, 35 et 36 suivant le cas.

ARTICLE 38

Intérêts de l'indemnité

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

ARTICLE 39

Restitution des indemnités

Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

En cas de fraude, le chemin de fer a droit, en outre, au versement d'une somme égale à celle qu'il a payée indûment.

ARTICLE 40

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents

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

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

CHAPITRE II

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

ARTICLE 41

Réclamations administratives

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

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

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

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

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

ARTICLE 42

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 43

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 44

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

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

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

§ 2. Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander la constatation judiciaire de l'état et du poids de la marchandise, ainsi que 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 45

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 44 soit faite par l'ayant droit;

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 du contrat de transport antérieur à la réexpédition sont éteintes comme s'il s'agissait d'un contrat unique.

ARTICLE 46

Prescription de l'action née du contrat de transport

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

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

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

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

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

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

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

§ 2. La prescription court:

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

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

c) pour les actions en paiement ou en restitution de prix de transport, de frais accessoires ou de 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, § 8; à défaut de cette remise, le délai pour les créances du chemin de fer court à partir du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

d) pour les actions du chemin de fer en restitution d'une somme payée par le destinataire 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 de la restitution de cette somme;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE III

Règlement des comptes
Recours des chemins de fer entre eux

ARTICLE 47

Règlement des comptes entre chemins de fer

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 48

Recours en cas d'indemnité pour perte ou pour avarie

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

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

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

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

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

ARTICLE 49

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

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

§ 2. Les délais de livraison déterminés par l'article 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 des distances 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 des distances d'application des tarifs sur chacun de ces chemins de fer.

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

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

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

ARTICLE 50

Procédure de recours

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

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

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

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

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

ARTICLE 51

Compétence pour les recours

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

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

ARTICLE 52

Accords au sujet des recours

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

TITRE IV

Dispositions diverses

ARTICLE 53

Application du droit national

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

ARTICLE 54

Règles générales de procédure

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

ARTICLE 55

Exécution des jugements. Saisies et cautions

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 56

Unité monétaire. Cours de 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 57

Office central des transports internationaux par chemins de fer

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

a) de recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacun des chemins de fer in-

téressés et de les notifier aux autres Etats et chemins de fer;

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

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

d) de tenter, à la demande d'un des Etats contractants ou d'une des entreprises de transport dont les lignes sont inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 58, la conciliation, soit en prêtant ses bons offices ou sa médiation, soit de toute autre manière, en vue de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;

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

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

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

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

ARTICLE 58

Liste des lignes soumises à la Convention

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

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

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

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

ARTICLE 59

Dispositions spéciales à certains transports. Dispositions complémentaires

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

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

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

§ 4. Pour les transports énumérés ci-après:

a) transports avec document de transport négociable,

b) transports à ne livrer que contre remise du duplicata de la lettre de voiture,

c) transports de journaux,

d) transports de marchandises destinées aux foires ou expositions,

e) transports d'agrès de chargement et de moyens de protection contre la chaleur et le froid pour les marchandises transportées,

deux ou plusieurs Etats contractants, par des accords spéciaux, ou les chemins de fer, au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs, peuvent convenir de certaines conditions adaptées à ces transports et dérogeant à la présente Convention; notamment un document de transport différent du modèle prévu à l'Annexe II à la présente Convention peut être prévu.

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

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

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

ARTICLE 60

Règlement des différends par voie d'arbitrage

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

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

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

a) sans préjudice du règlement de différends en vertu d'autres dispositions légales,

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

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

TITRE V

Dispositions exceptionnelles

ARTICLE 61

Dérogations temporaires

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

a) que les expéditions au départ de cet Etat devront être affranchies:

1° soit jusqu'à ses frontières,
2° soit au moins jusqu'à ses frontières;

b) que les expéditions à destination de cet Etat devront être affranchies au départ:

1° soit au moins jusqu'à ses frontières, pour autant que l'Etat expéditeur 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 Etat ne pourront être grevées d'aucun remboursement et que les débours ne seront pas admis, ou que les remboursements et les débours ne seront admis que dans certaines limites;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 62

Responsabilité en trafic fer-mer

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

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

Ces causes d'exonération sont les suivantes:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE VI

Dispositions finales

ARTICLE 63

Signature

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

ARTICLE 64

Ratifications. Mise en vigueur

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

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

ARTICLE 65

Adhésion à la Convention

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

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

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

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

ARTICLE 66

Durée de l'engagement des Etats contractants

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

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

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

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

ARTICLE 67

Révision de la Convention

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les décisions de la Commission de révision sont notifiées immédiatement aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans les trois mois à partir du jour de la notification, cinq Gouvernements au moins n'aient formulé des objections. Elles entrent en vigueur le premier jour du sixième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central les a portées à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification des décisions.

§ 4. En vue d'adapter aux besoins

a) les Prescriptions relatives aux matières et objets exclus du transport ou admis au transport sous certaines conditions (Annexe I),

b) le Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (Annexe VII) et

c) le Règlement international concernant le transport des containers (Annexe VIII),

il est institué des Commissions d'experts, dont l'organisation et le fonctionnement font l'objet d'un statut qui forme l'Annexe VI à la présente Convention.

Les décisions des Commissions d'experts sont communiquées immédiatement aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées à moins que, dans le délai de trois mois, calculé dès le jour de la notification, cinq au moins des Gouvernements des Etats con-

tractants n'aient formulé des objections. Ces décisions entrent en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit celui dans lequel l'Office central a porté leur acceptation à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la communication des décisions.

ARTICLE 68

Textes de la Convention. Traductions officielles

La présente Convention a été conclue et signée en langue française selon l'usage diplomatique établi.

Au texte français sont joints un texte en langue allemande, un texte en langue anglaise et un texte en langue italienne, qui ont la valeur de traductions officielles.

En cas de divergence, le texte français fait foi.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

Fait à Berne, le vingt-cinq octobre mil neuf cent cinquante-deux, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Pour l'Autriche:
Dr. Smetana.

Pour la Belgique:
Vte de Lantsheere.

Pour la Bulgarie:
B. Tzvetkov.

Pour le Danemark:
Th. Jensen.

Pour l'Espagne:
José Ruiz de Arana y Bauer.
Duque de San Lucar la Mayor
José de Aguinaga.

Pour la Finlande:
Väinö Häkkinen.

Pour la France:
J. Chauvel.

Pour la Grèce:
Philon Philon.

Pour la Hongrie:
Vermesy Sándor.

Pour l'Italie:
Odoardo Baldoni.

Pour le Liechtenstein:
W. Stucki.

Pour le Luxembourg:
A. Clemang.

Pour la Norvège:
Peter Anker.

Pour les Pays-Bas:
A. Bentinck.

Pour la Pologne:
Josef Ettinger.

Pour le Portugal:
António Pinto de Mesquita.

Pour la Roumanie:
M. Gervesco.

Pour la Suède:
T. Hammarström.

Pour la Suisse:
W. Stucki.

Pour la Tchécoslovaquie:
L. Simovic.

Pour la Turquie:
H. Germeyanligil.

Pour la Yougoslavie:
Z. Djermanovic.

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:
Denis O'Neill.

Pour l'Irak:

Pour l'Iran:

Pour le Liban:
A. Nassif.

Pour la Syrie:

ANNEXE 1
(Articles 3 et 4)

Prescriptions relatives aux matières et objets exclus du transport ou admis au transport sous certaines conditions

(Texte soumis à une procédure de révision spéciale)

Dédouanement à	Expédié à destination de
	via

TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMINS DE FER

Lettre de voiture (1)

PETITE VITESSE

Timbre de contrôle	Désignation des frais que l'expéditeur prend à sa charge

Numéro d'expédition			

Wagons				Charge normale ou superficie du wagon
Type *	Numéro	Marque de propriété	Tare des wagons de particuliers	

Nom du destinataire

Adresse

à (ville et pays)

Tarifs et itinéraires demandés

Déclaration pour l'accomplissement des formalités de douane et autres autorités administratives. Indication des pièces jointes. Nombre et désignation des plombs et autres modes de fermeture. Désignation éventuelle d'un mandataire. Déclaration de l'expéditeur sur le droit de disposition du destinataire. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements, telles que reconnaissance d'absence ou de défectuosité d'emballage, consentement de l'expéditeur au chargement de la marchandise sur le pont du navire, etc.

* indiquer le signe qui convient :
C = wagon covert.
D = wagon découvert.
Sp = wagon spécial.
P = wagon de particulier.

Gare destinataire

Mention éventuelle «en gare» ou «livrable à domicile»

Chemin de fer expéditeur	Chemin de fer destinataire

chargé par (chemin de fer ou expéditeur)

Intérêt à la livraison	Monnaie	En chiffres	En toutes lettres

Débours, remboursement

Détail . . . .

	En chiffres	En toutes lettres
Débours		
Remboursement		

Nom et adresse de l'expéditeur :

le 19

Signature

Adresse ou marques et numéros	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids brut réel kg

Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur. L'expéditeur doit barrer les cases inutilisées.

Timbre de la gare expéditrice		Timbre de pesage	Timbre de la gare destinataire
			Numéro d'arrivage

(1) Le présent transport est soumis au régime de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM).

Poids taxé	Tarif	Prix par unité	A payer par l'expéditeur	Détail des frais / Cours et date de conversion	A percevoir du destinataire
kg				Taxe d'intérêt à la livraison	
				Débours	
				Remboursement	
				Taxe de remboursement . . .	
				Prix de transport jusqu'à . .	
				à reporter	

Réservé aux mentions prévues à l'article 7, § 2, CIM, etc.

Poids taxé	Tarif	Prix par unité	Détail des frais / Cours et date de conversion	A percevoir du destinataire
kg			*Report*	

Réservé aux informations conformes à l'article 6, § 11, CIM.

Timbres des gares de transit
1
2
3
4
5
6
7

TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMINS DE FER

Duplicata de la

Lettre de voiture (1)

PETITE VITESSE

Dédouanement à	Expédié à destination de
	via

Numéro d'expédition

Timbre de contrôle	Désignation des frais que l'expéditeur prend à sa charge

Tarifs et itinéraires demandés

Wagons				Charge normale ou superficie du wagon
Type *	Numéro	Marque de propriété	Tare des wagons de particuliers	

Nom du destinataire

Adresse

à (ville et pays)

* Indiquer le signe qui convient :
C = wagon couvert
D = wagon découvert
Sp = wagon spécial
P = wagon de particulier

Gare destinataire

Mention éventuelle «en gare» ou «livrable à domicile»

Chemin de fer expéditeur	Chemin de fer destinataire

Chargé par (chemin de fer ou expéditeur)

Déclaration pour l'accomplissement des formalités de douane et autres autorités administratives. Indication des pièces jointes. Nombre et désignation des plombs et autres modes de fermeture. Désignation éventuelle d'un mandataire. Déclaration de l'expéditeur sur le droit de disposition du destinataire. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements, telles que reconnaissance d'absence ou de défectuosité d'emballage, consentement de l'expéditeur au chargement de la marchandise sur le pont du navire, etc.

Intérêt à la livraison	Monnaie	En chiffres	En toutes lettres

Débours, remboursement

	En chiffres	En toutes lettres
Détail		
Débours		
Remboursement		

Nom et adresse de l'expéditeur :

le 19

Signature

Adresse ou marques et numéros	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids brut réel kg

Timbre de la gare expéditrice		Timbre de pesage	Timbre de la gare destinataire
			Numéro d'arrivage

Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur. L'expéditeur doit barrer les cases inutilisées.

(1) Le présent transport est soumis au régime de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM).

Poids taxé	Tarif	Prix par unité	A payer par l'expéditeur		Détail des frais Cours et date de conversion	A percevoir du destinataire			
kg					Taxe d'intérêt à la livraison				
					Débours				
					Remboursement				
					Taxe de remboursement . .				
					Prix de transport jusqu'à . .				
					à reporter				

Réservé aux mentions prévues à l'article 7, § 2, CIM, etc.

Poids taxé	Tarif	Prix par unité	Détail des frais Cours et date de conversion	A percevoir du destinataire			
kg			*Report*				

Réservé aux informations conformes à l'article 6, § 11, CIM.

Timbres des gares de transit
1
2
3
4
5
6
7

TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMINS DE FER

Lettre de voiture[1]

GRANDE VITESSE

Dédouanement à	Expédié à destination de
	via

Timbre de contrôle	Désignation des frais que l'expéditeur prend à sa charge

Numéro d'expédition			

Nom du destinataire

Wagons				Charge normale ou superficie du wagon
Type *	Numéro	Marque de propriété	Tare des wagons de particuliers	

Adresse

à (ville et pays)

Tarifs et itinéraires demandés

Déclaration pour l'accomplissement des formalités de douane et autres autorités administratives. Indication des pièces jointes. Nombre et désignation des plombs et autres modes de fermeture. Désignation éventuelle d'un mandataire. Déclaration de l'expéditeur sur le droit de disposition du destinataire. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements, telles que reconnaissance d'absence ou de défectuosité d'emballage, consentement de l'expéditeur au chargement de la marchandise sur le pont du navire, etc.

* Indiquer le signe qui convient :
C = wagon couvert
D = wagon découvert
Sp = wagon spécial
P = wagon de particulier

Gare destinataire

Mention éventuelle «en gare» ou «livrable à domicile»

Chemin de fer expéditeur	Chemin de fer destinataire

Intérêt à la livraison	Monnaie	En chiffres	En toutes lettres

Chargé par (chemin de fer ou expéditeur)

Débours, remboursement

Détail . . . .

	En chiffres	En toutes lettres
Débours		
Remboursement		

Adresse ou marques et numéros	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids brut réel kg

Nom et adresse de l'expéditeur :

le 19

Signature

Timbre de la gare expéditrice		Timbre de pesage	Timbre de la gare destinataire
			Numéro d'arrivage

Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur. L'expéditeur doit barrer les cases inutilisées.

(1) Le présent transport est soumis au régime de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM).

Poids taxé	Tarif	Prix par unité	A payer par l'expéditeur	Détail des frais Cours et date de conversion	A percevoir du destinataire
kg				Taxe d'intérêt à la livraison	
				Débours	
				Remboursement	
				Taxe de remboursement . . .	
				Prix de transport jusqu'à . .	
				à reporter . .	

Réservé aux mentions prévues à l'article 7, § 2, CIM, etc.

Poids taxé	Tarif	Prix par unité	Détail des frais Cours et date de conversion	A percevoir du destinataire
kg			*Report*	

Réservé aux informations conformes à l'article 6, § 11, CIM.

Timbres des gares de transit
1
2
3
4
5
6
7

TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMINS DE FER

Duplicata de la

Lettre de voiture (1)

Grande vitesse

Dédouanement à	Expédié à destination de
	via

Numéro d'expédition			

Timbre de contrôle	Désignation des frais que l'expéditeur prend à sa charge

Nom du destinataire

Adresse

à (ville et pays)

Gare destinataire

Wagons				Charge normale ou superficie du wagon
Type *	Numéro	Marque de propriété	Tare des wagons de particuliers	

* Indiquer le signe qui convient:
C = wagon couvert.
D = wagon découvert.
Sp = wagon spécial.
P = wagon de particulier.

Mention éventuelle «en gare» ou «livrable à domicile»

Chemin de fer expéditeur	Chemin de fer destinataire

chargé par (chemin de fer ou expéditeur)

Adresses ou marques et numéros	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids brut réel kg

Tarifs et itinéraires demandés

Déclaration pour l'accomplissement des formalités de douane et autres autorités administratives. Indication des pièces jointes. Nombre et désignation des plombs et autres modes de fermeture. Désignation éventuelle d'un mandataire. Déclaration de l'expéditeur sur le droit de disposition du destinataire. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements, telles que reconnaissance d'absence ou de défectuosité d'emballage, consentement de l'expéditeur au chargement de la marchandise sur le pont du navire, etc.

Intérêt à livraison	Monnaie	En chiffres	En toutes lettres

Débours, remboursement

	En chiffres	En toutes lettres
Détail		
Débours		
Remboursement		

Nom et adresse de l'expéditeur:

le 19

Signature

Timbre de la gare expéditrice		Timbre de pesage	Timbre de la gare destinataire
			Numéro d'arrivage

Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur. L'expéditeur doit barrer les cases inutilisées.

(1) Le présent transport est soumis au régime de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM).

Poids taxé	Tarif	Prix par unité	A payer par l'expéditeur	Détail des frais — Cours et date de conversion	A percevoir du destinataire
kg				Taxe d'intérêt à la livraison	
				Débours	
				Remboursement	
				Taxe de remboursement. . .	
				Prix de transport jusqu'à . .	
				à reporter	

Réservé aux mentions prévues à l'article 7, § 2, CIM, etc.

Poids taxé	Tarif	Prix par unité	Détail des frais — Cours et date de conversion	A percevoir du destinataire
kg			*Report*	

Réservé aux informations conformes à l'article 6, § 11, CIM.

Timbres des gares de transit
1
2
3
4
5
6
7

ANNEXE III
(Article 12)

Absence ou défectuosité d'emballage

Déclaration générale

La gare de ... du chemin de fer de ... accepte au transport, sur ma demande, à partir de ce jour, les marchandises ci-après désignées que je lui remettrai pour être expédiées:

En grande vitesse (*);
En petite vitesse (*);
Comme colis express (*).

...
...
...

Je reconnais que ces marchandises, lorsque le document de transport fait mention de la présente déclaration, sont remises au transport:

Sans emballage (*);
Sous l'emballage défectueux dont la description suit (*):

...
...
...

A ..., le ... 19...
(Signature)
...

(*) Biffer les mentions qui ne conviennent pas.

ANNEXE IVa
(Article 21)

Modifications du contrat de transport ordonnées par l'expéditeur

La gare de (†) ... du chemin de fer de ... est priée d'apporter au contrat de transport de l'expédition ci-après désignée:

Marques et numéros	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids en kilogrammes

remise au transport avec la lettre de voiture de $\frac{\text{grande}}{\text{petite}}$ vitesse du ... 19... à l'adresse de M. ... à ... les modifications suivantes (*):

1° la rendre à l'expéditeur à la gare expéditrice;
2° l'arrêter en cours de route en attendant des ordres ultérieurs;
3° ajourner la livraison en attendant des ordres ultérieurs;
4° la livrer à M. ... à ...;
5° l'expédier en $\frac{\text{grande}}{\text{petite}}$ vitesse à M. ... à ... gare du chemin de fer de ...;
6° la retourner en $\frac{\text{grande}}{\text{petite}}$ vitesse à la gare expéditrice à M. ...;
7° ne la livrer que contre paiement d'un remboursement
de [en chiffres] [en toutes lettres];
8° la livrer contre paiement, non pas du remboursement indiqué dans la lettre de voiture, mais d'un remboursement
de [en chiffres] [en toutes lettres];
9° la livrer sans recouvrer le montant du remboursement;
10° la livrer franco ...

A ..., le ... 19...
(Signature)
...

A la gare de ... du chemin de fer de ...

Les ordres ci-dessus sont transmis pour exécution dans les conditions prévues à l'article 23, § 1, de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM). Ils ont été reproduits sur le duplicata de la lettre de voiture, qui a été présenté par l'expéditeur. Le titre délivré à l'expéditeur relativement au remboursement a été $\frac{\text{rectifié}}{\text{retiré}}$. Cette déclaration se réfère à notre télégramme n° ... / à notre communication téléphonique du ...

A ..., le ... 19...
Le Chef de gare
...

(†) Indiquer ici la gare expéditrice.
(*) Biffer les mentions qui ne conviennent pas.

ANNEXE IVb
(Article 22)

Modifications du contrat de transport ordonnées par le destinataire

La gare de (†) ... du chemin de fer de ... est priée d'apporter au contrat de transport de l'expédition ci-après désignée:

Marques et numéros	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids en kilogrammes

remise au transport avec la lettre de voiture de $\frac{\text{grande}}{\text{petite}}$ vitesse du ... 19... par M. ... à ... à l'adresse de M. ... à ... les modifications suivantes (*):

1° l'arrêter en cours de route, en attendant des ordres ultérieurs;
2° ajourner la livraison, en attendant des ordres ultérieurs;
3° la livrer à M. ... à ...;
4° exécuter les formalités douanières ou autres formalités administratives avec $\frac{\text{ma participation}}{\text{la participation de mon mandataire M. ...}}$
5° l'expédier en $\frac{\text{grande}}{\text{petite}}$ vitesse à M. ... à ... gare du chemin de fer de ...

A ..., le ... 19...
(Signature)

À la gare de ... du chemin de fer de ...

Les ordres ci-dessus sont transmis pour exécution dans les conditions prévues à l'art. 23, § 1, de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM). Cette déclaration se réfère à notre télégrame n° .../à notre communication téléphonique du ...

A ..., le ... 19...

Le Chef de gare,
...

(†) Indiquer ici soit la gare destinataire, soit la gare d'entrée dans le pays destinataire.
(*) Biffer les mentions qui ne conviennent pas.

Les Plénipotentiaires soussignés sont convenus que les dispositions constituant l'Annexe V à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 25 octobre 1952 seront les suivantes:

ANNEXE V
(Article 57)

Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer

ARTICLE PREMIER

§ 1. L'Office central des transports internationaux par chemins de fer siège à Berne, sous les auspices du Gouvernement suisse.

Le contrôle de son activité, tant sur le plan administratif que sur le plan financier, s'exerce dans le cadre établi par les dispositions de l'article 57 de la Convention et est confié à un Comité administratif.

A cet effet, le Comité administratif

a) veille à la bonne application par l'Office central des Conventions ainsi que des autres textes issus des conférences de révision et préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de ces Conventions et textes;

b) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat contractant ou par le directeur de l'Office.

§ 2. — *a*) Le Comité administratif se réunit à Berne. Il se compose de neuf membres, choisis parmi les Etats contractants.

b) La Confédération suisse dispose d'un siège permanent dans le Comité, dont elle assume la présidence. Les autres Etats membres sont nommés pour cinq ans. La Conférence diplomatique chargée de mettre en vigueur la Convention, en exécution de l'article 64 de celle-ci et en tenant compte d'une équitable répartition géographique, désigne les Etats faisant partie du Comité pour la première période de cinq ans. Elle décide des dispositions propres à déterminer la composition du Comité pour les périodes ultérieures.

c) Si une vacance se produit parmi les Etats membres, le Comité administratif désigne lui-même un autre Etat contractant pour occuper le siège vacant.

d) Chaque Etat membre désigne, comme délégué au Comité administratif, une personne qualifiée en raison de son expérience des questions de transports internationaux.

e) Le Comité administratif établit son règlement intérieur et se constitue lui-même.

Il tient au moins une réunion ordinaire chaque année; il tient, en outre, des réunions extraordinaires lorsque trois Etats membres au moins en font la demande.

Le secrétariat du Comité administratif est assuré par l'Office central.

Les procès-verbaux des séances du Comité administratif sont envoyés à tous les Etats contractants.

f) Les fonctions de délégué d'un Etat membre sont gratuites et les frais de déplacement qu'elles entraînent sont à la charge de cet Etat.

§ 3. — *a*) Le Comité administratif établit le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central. Le Gouvernement suisse lui présente un project à cet effet.

b) Le Comité administratif nomme le directeur, le vice-directeur et les conseillers de l'Office central; le Gouvernement suisse lui présente des propositions à cet effet. Pour ces nominations, le Comité administratif tient compte plus particulièrement de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique.

c) Le Comité administratif approuve le budget annuel de l'Office central, en tenant compte des dispositions de l'article 2 ci-après, ainsi que le rapport annuel de gestion.

La vérification des comptes de l'Office central, qui a trait uniquement à la concordance des écritures et des pièces comptables, dans le cadre du budget, est exercée par le Gouvernement suisse. Celui-ci transmet ces comptes, avec un rapport, au Comité administratif.

Le Comité administratif communique aux Etats contractants, avec le rapport de gestion de l'Office central et le relevé des comptes annuels de ce dernier, les décisions, résolutions et recommandations qu'il est appelé à formuler.

d) Le Comité administratif adresse à chaque conférence de révision, au moins deux mois avant l'ouverture de celle-ci, un rapport sur l'ensemble de son activité depuis la conférence précédente.

ARTICLE 2

§ 1. Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de chemins de fer ou des parcours auxquels s'applique la Convention. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution est de 1 fr. 40 au maximum par kilomètre. Exceptionnellement, cette contribution peut, après accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, et approbation du Comité administratif, être réduite de cinquante pour cent au maximum pour des lignes exploitées dans des conditions particulières. Le montant du crédit annuel afférente au kilomètre est fixé, pour chaque exercice, par le Comité administratif, l'Office central entendu. Il est toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'ont pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé est versé à un fonds de réserve.

§ 2. A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1er octobre, n'aurait pas versé sa part est, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvelle au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi de son rapport de gestion pour l'exercice écoulé. Si, à la date du 1er juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche est faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues. En cas d'insuccès, l'Office central l'avise, trois mois plus tard, que, si le versement attendu n'a pas été effectué avant la fin de l'année, son abstention sera interprétée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la Convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche avant le 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté, tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procède à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

§ 3. Les montants non recouvrés doivent, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et peuvent être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblé 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 terminé par la retraite de l'Etat défaillant, été partie avec lui à la Convention.

§ 4. L'Etat dont les lignes ont été radiées dans les conditions indiquées au § 2 ci-dessus ne peut les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant, au préalable, les sommes dont il est resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de cinq pour cent à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'a invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

ARTICLE 3

§ 1. L'Office central publie un bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les études qu'il jugerait utile d'y insérer.

§ 2. Le bulletin est rédigé en français et en allemand. Un exemplaire est envoyé gratuitement à chaque

Etat contractant et à chacune des administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'Office central.

ARTICLE 4

§ 1. Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'entreprise créancière à l'Office central pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent ou, si les parties en font la demande, devant le tribunal arbitral prévue à l'article 60 de la Convention (Annexe X).

§ 3. Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice est tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent ou par le tribunal arbitral prévu à l'article 60 de la Convention (Annexe X).

§ 4. Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas donné suite, dans la quinzaine, aux injonctions de l'Office central, il lui est adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

§ 5. Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse à l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. Si l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

ARTICLE 5

Il est perçu une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant de l'activité prévue à l'article 57, § 1, lettres *d*) à *f*), de la Convention. Le montant de cette rémunération est fixé par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central.

ARTICLE 6

Disposition transitoire

La première réunion ordinaire du Comité administratif, qui est convoquée par le Gouvernement suisse, doit avoir lieu dans un délai de deux mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention.

Le présent document demeure ouvert à la signature jusqu'au 1er juin 1953.

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 document.

FAIT à Berne, le onze avril mil neuf cent cinquante-trois, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Pour l'Autriche:

Dr. Smetana.

Pour la Belgique:

Vte de Lantsheere.
J. Truyen.

Pour la Bulgarie:

B. Tzvetkov.

Pour le Danemark:

Th. Jensen.

Pour l'Espagne:

José Ruiz de Arana y Bauer.
Duque de San Lucar la Mayor.

Pour la Finlande:

Kurt Linden.

Pour la France:

J. Chauvel.

Pour la Grèce:

Philon Philon.

Pour la Hongrie:

Vermesy Sándor.

Pour l'Italie:

Odoardo Baldoni.

Pour le Liban:

Mikaoui.
Chatila.

Pour le Liechtenstein:

W. Stucki.

Pour le Luxembourg:

A. Clemang.

Pour la Norvège:

Olav Holtmon.

Pour les Pays-Bas:

A. Bentinck.

Pour la Pologne:

J. Tarnawski.

Pour le Portugal:

António Ferro.

Pour la Roumanie:

Emeric Stoffel.

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

Denis O'Neill.

Pour la Suède:

G. de Sydow.

Pour la Suisse:

W. Stucki.

Pour la Tchécoslovaquie:

L. Simovic.

Pour la Turquie:

B. Balcioglu.

Pour la Iougoslavie:

Sv. Savicevic.

ANNEXE VI

(Article 67, §§ 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 et le Vice-directeur de l'Office central prennent part aux séances des Commissions avec voix consultative.

ARTICLE 5

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister, avec voix consultative, aux séances des Commissions, des représentants:

a) d'Etats non contractants;

b) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport, sous condition de réciprocité;

c) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport, sous condition de réciprocité.

ARTICLE 6

Les Commissions sont valablement constituées lorsqu'un tiers des Etats contractants sont représentés.

ARTICLE 7

Les Commissions désignent pour chaque session un président et un ou deux vice-présidents.

ARTICLE 8

Les délibérations ont lieu en français et en allemand. Les exposés des membres de la Commission sont traduits immédiatement de vive voix et en substance. Le texte des propositions et les communications du président sont traduits in extenso.

ARTICLE 9

Le vote a lieu par délégation et, sur demande, à l'appel nominal; chaque délégation d'un Etat contractant représenté à la séance a droit à une voix.

Une proposition n'est adoptée que si:

a) ont pris part au vote au moins la moitié des délégations représentées à la Commission;

b) elle a réuni la majorité des suffrages exprimés.

ARTICLE 10

Les procès-verbaux des séances résument les délibérations dans les deux langues.

Les propositions et les décisions doivent y être insérées textuellement dans les deux langues. En cas de 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 Comissions peuvent constituer des sous-commissions; elles peuvent aussi constituer des sous-commissions chargées de préparer pour une session ultérieure des questions déterminées.

Chaque sous-commission désigne un président, un vice-président et, si le besoin s'en fait sentir, un rapporteur. Pour le reste, les dispositions des articles 1 à 5 et 8 à 10 sont applicables par analogie aux sous-commissions.

ANNEXE VII

(Article 59, § 1)

Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (RIP)

(Texte issu des délibérations de la 1ère session statutaire de la Comission d'experts pour les wagons de particuliers, Soleure, janvier 1952)

ARTICLE PREMIER

Object et portée du règlement

§ 1. Le présent règlement s'applique à tous les transports de wagons de particuliers, vides ou chargés, admis au service international conformément aux dispositions de l'article 2 et remis au transport aux conditions de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM).

§ 2. A défaut de dispositions spéciales dans le présent règlement, les prescriptions de la CIM sont applicables aux transports visés au § 1.

ARTICLE 2

Admission des wagons au service international

Pour être admis au service international, les wagons doivent être immatriculés au nom d'un particulier (personne physique ou autre sujet de droit) par un

chemin de fer soumis à la CIM et munis par ce chemin de fer de la marque distinctive Ⓟ.

Dans le présent règlement, ce particulier, dont le nom doit être inscrit sur le wagon, est dénommé «titulaire».

ARTICLE 3

Emploi des wagons

L'expéditeur ne peut employer le wagon que pour le transport des marchandises auxquelles il est approprié selon le contrat d'immatriculation.

L'expéditeur est seul responsable des conséquences qui résulteraient de l'inobservation de cette disposition.

ARTICLE 4

Aménagements et appareils spéciaux

Si le wagon est muni d'appareils spéciaux (appareils réfrigérants, bassins à eau, mécanismes, etc.), il incombe à l'expéditeur d'en assurer ou d'en faire assurer le service. Cette obligation passe au destinataire, dès qu'il a fait valoir ses droits conformément à l'article 16 de la CIM.

ARTICLE 5

Conditions d'acceptation au transport

§ 1. Le droit de remettre un wagon au transport appartient au titulaire.

Tout autre expéditeur d'un wagon, vide ou chargé, doit remettre à la gare de départ, en même temps que la lettre de voiture, une autorisation émanant du titulaire.

Cette autorisation n'est pas exigible si cet expéditeur est le destinataire du wagon lors du transport précédent et si, avant la remise de la lettre de voiture, la gare n'a pas reçu du titulaire, par lettre recommandée, l'interdiction d'expédier le wagon sans son autorisation.

§ 2. Sauf ordre contraire du titulaire, le chemin de fer est autorisé à renvoyer d'office à sa gare d'attache aux frais du titulaire, sous le couvert d'une lettre de voiture établie au nom et à l'adresse de ce dernier:

Tout wagon arrivé vide, dont le chargement n'aura pas été commencé dans les quinze jours comptés de sa mise à disposition;

Tout wagon arrivé chargé qui, dans les huit jours comptés de la fin de son déchargement, n'aura pas fait l'objet d'une nouvelle expédition.

S'il n'use pas de cette faculté, le chemin de fer doit, dès l'expiration des délais fixés ci-dessus, aviser le titulaire de la situation de son wagon; dans ce cas, le renvoi d'office du wagon ne peut pas être effectué dans les huit jours qui suivent celui de l'envoi de l'avis au titulaire.

Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent ni aux wagons se trouvant dans le pays du réseau immatriculateur, ni aux wagons se trouvant sur les embranchements particuliers.

§ 3. Le locataire dont le nom est inscrit sur le wagon avec l'assentiment du chemin de fer immatriculateur est, en ce qui concerne l'exercice des dispositions prévues au présent article, subrogé de plein droit au titulaire.

ARTICLE 6

Indications sur la lettre de voiture

§ 1. Outre les mentions prévues par la CIM, l'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture les indications suivantes:

a) s'il s'agit d'un wagon vide: dans la colonne «Désignation de la marchandise», la mention «wagon de particulier vide», les caractéristiques du wagon étant indiquées dans la rubrique: «Wagons»;

b) s'il s'agit d'un wagon chargé: dans la colonne «Désignation de la marchandise», après la nature de la marchandise, les mots «chargée sur wagon de particulier», les caractéristiques du wagon étant inscrites dans la rubrique «Wagons».

§ 2. Si l'expéditeur d'un wagon vide désire obtenir une garantie supplémentaire du délai de livraison conformément aux dispositions de l'article 12, il doit inscrire dans la case «Déclaration pour l'accomplissement . . .» la mention «Garantie supplémentaire du délai de livraison».

ARTICLE 7

Remboursements et débours

§ 1. Les envois de wagons vides ne peuvent être grevés ni de remboursements ni de débours.

§ 2. Les transports de wagons chargés ne peuvent être grevés d'un remboursement que jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise chargée.

ARTICLE 8

Déclaration d'intérêt à la livraison

§ 1. La déclaration d'intérêt à la livraison pour les envois de wagons vides n'est pas admise.

§ 2. La déclaration d'intérêt à la livraison pour le transport d'un wagon chargé ne produit d'effet qu'en ce qui concerne la marchandise chargée.

ARTICLE 9

Suspension du délai de livraison

§ 1. Le délai de livraison est suspendu non seulement dans les cas prévus à l'article 11, § 7, de la CIM, mais également pendant tout l'interruption du transport entraînée par une avarie du wagon, à moins que le chemin de fer ne soit responsable de cette avarie aux termes de l'article 13.

§ 2. Lorsque la marchandise chargée sur le wagon avarié est transbordée dans un autre wagon, le délai reprend cours pour la marchandise à partir du moment où, au point de transbordement, elle peut être remise en route.

ARTICLE 10

Constatation d'une avarie du wagon ou de pertes de pièces

§ 1. Lorsqu'une avarie du wagon ou une perte de pièces est découverte ou présumée par le chemin de fer ou alléguée par l'ayant droit, le chemin de fer est tenu de dresser, conformément aux dispositions de l'article 43 de la CIM, un procès-verbal constatant la nature de l'avarie ou de la parte et, autant que possible, sa cause et le moment où elle s'est produit.

Ce procès-verbal doit être sans délai au chemin de fer immatriculateur.

§ 2. Si le wagon est chargé, un procès-verbal distinct doit être, le cas échéant, dressé pour la marchandise, conformément aux dispositions de l'article 43 de la CIM.

ARTICLE 11

Avarie d'un wagon empêchant la continuation du transport

§ 1. En cas d'avarie empêchant la continuation du transport d'un wagon expédié vide ou mettant ce wagon hors d'état de prendre charge, la gare où l'avarie est constatée provoque sans délai et directement, par télégramme, les instructions de l'expéditeur. Si

celui-ci n'est pas en même temps le titulaire, copie de ce télégramme est envoyée au titulaire à titre d'information.

A défaut d'instructions de l'expéditeur dans un délai de huit jours après la date de l'envoi du télégramme, le chemin de fer est autorisé, après avoir, le cas échéant, mis le wagon en état de circuler à vide, à le renvoyer d'office à sa gare d'attache avec une lettre de voiture établie au nom et à l'adresse du titulaire. Les motifs du renvoi devront être inscrits sur la lettre de voiture dans la colonne «Désignation de la marchandise».

Les frais de transport et autres frais survenus jusqu'à la gare où le wagon a été arrêté, les frais d'envoi de l'avis à l'expéditeur et, éventuellement, au titulaire, ainsi que ceux résultant soit de l'exécution des instructions de l'expéditeur, soit de l'envoi d'office du wagon à sa gare d'attache, grèvent l'envoi.

§ 2. En cas d'avarie empêchant la continuation du transport d'un wagon expédié chargé et si le déchargement est nécessaire, les dispositions du § 1 s'appliquent au wagon déchargé.

§ 3. Le chemin de fer peut, sans avoir à demander d'instructions, effectuer, à ses propres frais, les réparations de peu d'importance pour permettre la continuation du transport d'un wagon vide ou chargé.

§ 4. Le locataire dont le nom est inscrit sur le wagon avec l'assentiment du chemin de fer immatriculateur est, en ce qui concerne l'exercice des dispositions prévues au présent article, subrogé de plein droit au titulaire.

ARTICLE 12

Montant de l'indemnité en cas de dépassement du délai de livraison

§ 1. Si le chemin de fer est responsable d'un dépassement du délai de livraison d'un wagon vide ou chargé, il este tenu de payer à l'ayant droit une indemnité forfaitaire de 2 francs par journée indivisible de retard, indépendamment de l'indemnité éventuellement due pour le dépassement du délai de livraison de la marchandise chargée.

§ 2. L'expéditeur d'un wagon vide peut demander une garantie supplémentaire du délai de livraison. Il est alors perçu une taxe de 1 franc par fraction indivisible de 100 kilomètres avec un minimum de 10 francs. Dans ce cas l'indemnité forfaitaire est portée à 4 francs par jour, le montant total de l'indemnité versée ne pouvant toutefois pas être inférieur à la taxe perçue pour la garantie supplémentaire.

§ 3. Si le dépassement du délai de livraison a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, le montant de l'indemnité forfaitaire este porté à 4 francs par jour.

ARTICLE 13

Responsabilité du chemin de fer en cas de perte ou d'avarie du wagon ou de ses pièces

§ 1. En cas de perte ou d'avarie du wagon ou de ses pièces survenue à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, le chemin de fer est responsable s'il ne prouve pas que le dommage ne résulte pas de sa faute.

§ 2. En cas de perte du wagon, l'indemnité est limitée à la valeur du wagon; les éléments de cette valeur sont déterminés dans le contrat d'immatriculation.

En cas d'avarie, l'indemnité est calculée suivant les dispositions prévues au contrat d'immatriculation.

§ 3. En cas de perte ou d'avarie d'accessoires amovibles, le chemin de fer n'est responsable que si ces accessoires sont inscrits sur les deux côtés du wagon. Le chemin de fer n'assume aucune responsabilité pour la perte ou l'avarie d'agrès d'outillage amovibles.

§ 4. Le chemin de fer n'est responsable des dommages survenus aux récipients en grès, verre, terre cuite, etc., que si ces dommages sont en corrélation avec une autre avarie du wagon dont le chemin de fer doit répondre d'après les dispositions qui précèdent.

A moins que l'avant droit ne prouve que les dommages ont été causés par une faute du chemin de fer, le chemin de fer n'est responsable des dommages survenus aux récipients comportant des revêtements intérieurs (émail, ébonite, etc.) que si le récipient présente des traces d'avaries extérieures dont le chemin de fer doit répondre d'après les dispositions qui précèdent.

§ 5. Le titulaire est de plein droit subrogé à l'expéditeur ou au destinataire en ce qui concerne le droit à indemnité. Les réclamations administratives ne peuvent être adressées qu'au chemin de fer immatriculateur et les actions ne peuvent être exercées que contre ce chemin de fer, subrogé lui-même de plein droit au chemin de fer responsable.

ARTICLE 14

Présomption de perte de wagon. Cas où il est retrouvé

§ 1. Le wagon est considéré comme perdu lorsqu'il ne peut être mis à la disposition du destinataire dans les six mois qui suivent l'expiration du délai de livraison.

Ce délai est augmenté de la durée d'immobilisation du wagon pour toute cause non imputable au chemin de fer ou pour avarie.

Si le wagon considéré comme perdu est retrouvé après le paiement de l'indemnité, le titulaire peut exiger, dans un délai de six mois après l'avis qu'il en aura reçu par le chemin de fer immatriculateur, que le wagon lui soit remis, sans frais, à la gare d'attache, contre restitution de l'indemnité.

ANNEXE VIII

(Article 59, § 2)

Règlement international concernant le transport des containers (RICo)

(Texte issu des délibérations de la 1ère session statutaire de la Commission d'experts pour les containers Soleure, janvier 1952)

CHAPITRE PREMIER

Généralités

ARTICLE PREMIER

Objet et portée du règlement

§ 1. Le présent règlement s'applique aux transports des containers, appartenant au chemin de fer ou appartenant à des particuliers (personne physique ou autre sujet de droit) et agréés par le chemin de fer, remis au transport aux conditions de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM), sous réserve qu'ils satisfassent aux prescriptions intergouvernementales en vigueur pour les transports par chemins de fer ou pour les transports comportant un parcours ferroviaire.

§ 2. Sont considérés comme containers, au sens du présent règlement, les engins (caisses, cadres, citernes,

etc.) construits afin de faciliter les transports de marchandises de domicile à domicile soit par chemin de fer seul, soit par transport mixte chemin de fer/autres moyens de locomotion.

ARTICLE 2

Dispositions générales

§ 1. Le contenu d'un container ne peut faire l'objet que d'un seul contrat de transport.

§ 2. A défaut de dispositions spéciales dans le présent règlement, les prescriptions de la CIM sont applicables aux transports des containers vides ou chargés.

ARTICLE 3

Transports à domicile

Pour les envois enlevés ou livrés à domicile par le chemin de fer, le contrat de transport est conclu au domicile de l'expéditeur et terminé au domicile du destinataire.

CHAPITRE II

Containers appartenant au chemin de fer

ARTICLE 4

Fourniture. Rémunération

Les containers sont mis à la disposition des expéditeurs dans la limite des possibilités du chemin de fer. Pour l'utilisation des containers, il peut être perçu une rémunération dont le montant est fixé par les tarifs ou les règlements.

ARTICLE 5

Indications sur la lettre de voiture

Outres les indications prévues par la CIM, l'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture les indications suivantes:

a) dans la colonne «Adresse ou marques et numéros», le nom du chemin de fer propriétaire du container, le numéro, la tare em kilogrammes et la contenance em m³ ou en litres;

b) dans la colonne «Désignation de la marchandise», après les indications relatives à la marchandise, la mention «Chargée en container».

La tare des containers ne doit pas comprendre le poids des dispositifs spéciaux intérieurs et amovibles ayant soit un caractère d'emballage, soit un caractère d'amarrage.

ARTICLE 6

Mise à disposition, restitution et manutention

Les tarifs ou les règlements fixent les conditions dans lesquelles les containers sont mis à disposition, le délai dans lequel ils doivent être restitués, les taxes qui sont perçues lorsque ce délai n'est pas respecté ainsi que les conditions dans lesquelles les opérations de chargement et de déchargement doivent être effectuées.

Le chargement comprend nom seulement la mise en wagon, mais encore les opérations accessoires, notamment l'amarrage des containers.

ARTICLE 7

Nettoyage

Le destinataire est tenu de nettoyer les containers après déchargement. Lorsque les containers sont restitués au chemin de fer sans être nettoyés, celui-ci est en droit d'exiger le paiement d'une taxe, dont le montant est fixé par les tarifs ou les règlements.

ARTICLE 8

Réutilisation

Les containers livrés chargés ne peuvent être réutilisés par les destinataires pour de nouveau transport qu'avec le consentement du chemin de fer destinataire.

ARTICLE 9

Pertes et avaries

§ 1. Celui qui accepte du chemin de fer un container vide ou chargé est tenu de vérifier l'état de ce container au moment où il est mis à sa disposition; il est responsable de tous les dommages qui seraient constatés lors de la restitution du container au chemin de fer et qui n'auraient pas été signalés lors de la mise à disposition, à moins qu'il ne prouve que les dommages existaient lorsque le container a été mis à disposition ou qu'ils résultent de circonstances qu'il ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 2. L'expéditeur est responsable de la perte ou de l'avarie d'un container survenue pendant l'exécution du contrat de transport, lorsque celle-ci provient de son fait ou de celui de ses préposés.

§ 3. Lorsque le container n'est pas restitué dans les 30 jours qui suivent le jour de la mise à disposition, le chemin de fer peut le considérer comme perdu et exiger le paiement de sa valeur.

CHAPITRE III

Containers appartenant à des particuliers

ARTICLE 10

Agrément

Pour être admis au service international, les containers appartenant à des particuliers doivent être agréés par un chemin de fer soumis à la CIM, munis par ce chemin de fer de la marque distinctive Ⓟ et satisfaire, en ce qui concerne leur construction et leurs inscriptions, aux conditions prévues à cet effet dans le cadre de l'article premier.

ARTICLE 11

Aménagements spéciaux

Si les containers de particuliers sont munis d'appareils spéciaux (appareils réfrigérants, bassins à eau, mécanismes, etc.), il incombe à l'expéditeur d'en assurer ou d'en faire assurer le service. Cette obligation passe au destinataire dès qu'il a fait valoir ses droits conformément à l'article 16 de la CIM.

ARTICLE 12

Indications sur la lettre de voiture

§ 1. Pour les containers chargés, l'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture, outre les mentions prévues par la CIM, les indications suivantes:

a) dans la colonne «Adresse ou marques et numéros», le nom du chemin de fer qui a agréé le container, le numéro de celui-ci, le signe Ⓟ, la tare en kilogrammes et la contenance en m³ ou en litres;

b) dans la colonne «Désignation de la marchandise», après les indications relatives à la marchandise, la mention «Chargée en container».

§ 2. Pour les containers vides, l'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture, outre les mentions prévues par la CIM, les indications suivantes:

a) dans la colonne «Adresse ou marques et numéros», le nom du chemin de fer qui a agréé le container, le numéro de celui-ci, le signe [P];

b) dans la colonne «Désignation de la marchandise», la tare en kilogrammes, la mention «Container vide».

ARTICLE 13

Retour à vide ou réutilisation

Après livraison du container et sauf accords spéciaux, le chemin de fer n'est pas obligé d'intervenir pour la remise au transport du container vide en retour ou du container réutilisé à charge.

ARTICLE 14

Remboursements

Les envois de containers vides ne peuvent être grevés de remboursement.

ARTICLE 15

Responsabilité en cas de dépassement du délai de livraison

Pour la responsabilité en cas de dépassement du délai de livraison, les chemins de fer peuvent, indépendamment des dispositions de la CIM, par accord spécial conclu avec le propriétaire du container, prévoir le paiement au propriétaire d'une indemnité particulière.

ANNEXE IX

(Article 59, § 3)

Règlement international concernant le transport des colis express (RIEx)

§ 1. Ne sont considérées comme colis express que des marchandises transportées d'une manière particulièrement rapide aux conditions d'un tarif international.

Ne peuvent être admises comme colis express que les marchandises qui peuvent normalement être chargées dans le fourgon des trains de voyageurs. Toutefois les tarifs peuvent prévoir des dérogations à cette règle.

§ 2. Sont 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 pour autant que ce mode de transport est expressément prévu par ladite Annexe ou par lesdits accords. Les tarifs déterminent si d'autres marchandises peuvent également être exclues du transport ou être admises sous certaines conditions.

§ 3. Les colis express peuvent être remis au transport avec un document autre que la lettre de voiture prévue à l'article 6, § 1, de la présente Convention. Le formulaire à utiliser et les mentions qui doivent ou peuvent y être portées sont déterminés par le tarif. En tout cas ce document doit contenir les indications suivantes:

a) la désignation des gares expéditrice et destinataire;

b) le nom et l'adresse de l'expéditeur et du destinataire;

c) le nombre des colis, la description de l'emballage et la désignation de la nature des marchandises;

d) la désignation des documents joints pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives.

§ 4. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des mentions et déclarations inscrites soit par lui-même, soit selon ses indications par le chemin de fer, dans le document de transport; il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces mentions ou déclarations seraient irrégulières, inexactes ou incomplètes.

§ 5. Les colis express doivent être transportés par des moyens rapides dans les délais prévus aux tarifs. Les délais de livraison doivent, en tout cas, être plus réduits que les délais appliqués aux envois de grande vitesse.

§ 6. Les tarifs peuvent aussi prévoir des dérogations aux dispositions de la présente Convention autres que celles qui sont spécifiées ci-dessus; il ne peut toutefois pas être apporté de dérogations aux dispositions des articles 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33 et 37 à 46 inclus de ladite Convention.

En tant que les prescriptions qui précèdent et celles des tarifs ne s'y opposent pas, les dispositions de la présente Convention sont applicables au transport des colis express.

ANNEXE X

(Article 60)

Règlement d'arbitrage

ARTICLE PREMIER

Nombre des arbitres

Les tribunaux arbitraux constitués pour connaître des litiges autres que ceux entre Etats se composeront d'un, de trois ou de cinq arbitres, suivant les stipulations du compromis.

ARTICLE 2

Choix des arbitres

§ 1. Une liste d'arbitres est préétablie. Chaque Etat contractant peut désigner au plus deux de ses ressortissants, spécialistes du droit international des transports, pour être inscrits sur la liste d'arbitres, établie et tenue à jour par le Gouvernement suisse.

§ 2. Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties.

Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas.

Les arbitres choisis conformément à l'alinéa précédent désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, selon le cas, lequel préside le tribunal arbitral.

Si les parties sont en désaccord sur le choix de l'arbitre unique ou si les arbitres choisis par les parties sont en désaccord sur la désignation du troisième ou du cinquième arbitre, selon le cas, le tribunal arbitral est complété par un arbitre désigné par le Président du Tribunal fédéral suisse, à la requête de l'Office central.

Le tribunal arbitral est composé de personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste.

§ 3. L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une autre nationalité que les parties.

L'intervention au litige d'une tierce partie demeure sans effet sur la composition du tribunal arbitral.

ARTICLE 3

Compromis

Les parties qui recourent à l'arbitrage concluent un compromis, lequel spécifie en particulier:

a) l'objet du différend, déterminé d'une façon aussi précise et claire que possible;

b) la composition du tribunal et les délais utiles pour la nomination du ou des arbitres;

c) le lieu du tribunal.

Pour l'ouverture de la procédure arbitrale, le compromis doit être communiqué à l'Office central.

ARTICLE 4

Procédure

Le tribunal arbitral décide lui-même de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après:

a) le tribunal arbitral instruit et juge les causes dont il est saisi sur les éléments fournis par les parties sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;

b) il ne peut accorder plus ou autre chose que les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;

c) la sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par l'intermédiaire de l'Office central;

d) sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, la sentence arbitrale n'est pas susceptible de recours, exception faite toutefois de la révision ou de la nullité.

ARTICLE 5

Greffe

L'Office central fonctionne comme greffe du tribunal arbitral.

ARTICLE 6

Frais

La sentence arbitrale fixe les frais et dépens, y compris les honoraires des arbitres, et décide à laquelle des parties le paiement en incombe ou dans quelle proportion ils sont partagés entre elles.

Protocole additionnel aux Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV), signées à Berne le 25 octobre 1952

Au moment de clore les travaux de la cinquième Conférence de révision des Conventions internationales du 23 novembre 1933 concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV), la Conférence a pris les décisions suivantes:

1° La conférence donne mandat au Gouvernement suisse, qui accepte, de convoquer une Conférence extraordinaire en vue:

a) d'élaborer un nouveau Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, instituant un régime de surveillance analogue à celui qui existe dans d'autres organisations internationales. Le Gouvernement suisse, en s'inspirant des suggestions de la délégation française, préparera un projet qui sera communiqué aux Etats contractants. La Conférence extraordinaire devra être convoquée de façon que le nouveau Règlement puisse entrer en vigueur en même temps que les nouvelles Conventions;

b) de rechercher une solution au problème de la participation allemande aux Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV).

2° En outre, la Conférence,

Prenant acte du fait que les experts compétents ont constaté que les conditions de transport des matières dangereuses par fer et par mer à destination ou en provenance du Royaume-Uni diffèrent essentiellement de celles qui sont prescrites par l'Annexe I à la CIM et qu'il est impossible de les modifier em temps utile pour les rendre conformes à celles-ci, d'autant plus que des travaux de mise en harmonie des réglementations sont envisagés pour tous les moyens de transport sur le plan régional et sur le plan mondial;

Tenant compte de ce que, dans sa XI[e] session, tenue en décembre 1951, la Comission d'experts chargée de tenir à jour l'Annexe I à la CIM a décidé de créer un appendice spécial à l'Annexe I, contenant les prescriptions dérogatoires relatives au trafic fer-mer des matières dangereuses entre le Continent et le Royaume-Uni, et qu'elle a institué une Sous-commission — dans laquelle le Royaume-Uni est également représenté — chargée de l'élaboration de cet appendice, qui sera soumis à la dite Commission;

Se déclarant d'accord avec cette procédure,

Décide que, jusqu'à l'entrée en vigueur de cet appendice spécial, les matières dangereuses qui seront transportées sous le régime de la CIM et de la CIV, à destination ou en provenance du Royaume-Uni, devront 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.

3° Pour permettre l'entrée en vigueur simultanée de la présente Convention et des Annexes telles qu'elles résulteront des révisions en cours, la Conférence préconise que l'article 67, § 4, de la CIM, soit mis en vigueur aussi rapidement que possible et au plus tard six mois avant la date prévue pour la mise en application de la Convention même.

4° La Conférence prend acte de la déclaration suivante:

«Les Gouvernements de la République Populaire de Bulgarie, de la République Populaire Hongroise, de la République Populaire de Pologne, de la République Populaire Roumaine et de la République Tchécoslovaque signent les Conventions sous réserve qu'ils ne reconnaissent pas comme valables et obligatoires les dispositions de l'article 60, § 2 et § 3, lettre *a*), de la CIM et de la CIV» et décide, en raison du caractère purement facultatif de l'arbitrage, d'admettre les réserves qui précèdent.

FAIT à Berne, le vingt-cinq octobre mil neuf cent cinquante-deux.

Pour l'Autriche:

Dr. Smetana.

Pour la Belgique:

Vte de Lantsheere.

Pour la Bulgarie:
B. Tzvetkov.

Pour le Danemark:
Th. Jensen.

Pour l'Espagne:
José Ruiz de Arana y Bauer.
Duc de San Lucar la Mayor.
José de Aguinaga.

Pour la Finlande:
Väinö Häkkinen.

Pour la France:
J. Chauvel.

Pour la Grèce:
Philon Philon.

Pour la Hongrie:
Vermesy Sándor.

Pour l'Italie:
Odoardo Baldoni.

Pour le Liechtenstein:
W. Stucki.

Pour le Luxembourg:
A. Clemang.

Pour la Norvège:
Peter Anker.

Pour les Pays-Bas:
A. Bentinck.

Pour la Pologne:
Josef Ettinger.

Pour le Portugal:
António Pinto de Mesquita.

Pour la Roumanie:
M. Gervesco.

Pour la Suède:
T. Hanamrström.

Pour la Suisse:
W. Stucki.

Pour la Tchécoslovaquie:
L. Simovic.

Pour la Turquie:
H. Germeyanligil.

Pour la Yougoslavie:
Z. Djermanovic.

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:
Denis O'Neill.

Pour l'Irak:

Pour l'Iran:

Pour le Liban:
A. Nassif.

Pour la Syrie:

Protocole additionnel aux Conventions internationales du 25 octobre 1952, concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV)

Les Plénipotentiaires soussignés sont convenus des dispositions ci-après:

1° Les Etats qui n'ont pas signé les Conventions du 25 octobre 1952, ou les parties territoriales de tels Etats et sur les lignes de chemins de fer desquels les Conventions du 23 novembre 1933 son appliquées, peuvent notifier au Gouvernement suisse qu'ils ont adopté, par voie de législation interne, les dispositions des Conventions de 1952 et qu'ils les appliqueront suivant les règles de leur constitution.

2° Au cas où la notification visée ci-dessus est faite, les effets en son les suivants:

a) les dispositions des Conventions de 1952 sont applicables dans les rapports entre les Etats contractants et les Etats ou parties territoriales mentionnés sous 1° et ayant fait cette notification, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de réception de la notification par le Gouvernement suisse si les Conventions sont entrées en vigueur ou, dans le cas contraire, à partir de la date de leur entrée en vigueur.

b) le Gouvernement suisse constate la date de réception de la notification et la comunique aux Etats parties aux Conventions de 1952 ainsi qu'aux Etats ou parties territoriales d'Etats ayant fait usage de la faculté visée sous 1°.

c) plusieurs parties territoriales correspondant à un des Etats mentionnés sous 1° n'ont pas plus d'une voix. Les modalités d'application de ce principe seront réglées par une Conférence intergouvernementale des Etats signataires des Conventions de 1952. Sous tous les autres rapports, ces Etats ou leurs parties territoriales ont les mêmes droits et obligations que les Etats qui ont ratifié les Conventions de 1952 ou qui y ont adhéré.

3° Afin de rendre obligatoires pour l'usage, selon le droit du Royaume-Uni, les prescriptions des Conventions de 1952 en ce qui concerne les lignes des parties territoriales des Etats non signataires ou non adhérents, le Gouvernement du Royaume-Uni, par dérogation aux dispositions de ces Conventions, est habilité à insérer, pour le trafic en provenance du

Royaume-Uni, une référence au présent Protocole additionnel dans les formules imprimées de la lettre de voiture (CIM), du billet international et du bulletin de bagages (CIV).

4° Ce Protocole, complétant les Conventions de 1952, demeure ouvert à la signature jusqu'au 1er juin 1953.

Il doit être ratifié.

Les Etats qui n'auront pas signé le présent Protocole avant cette date et les Etats participant aux Conventions susvisées en application de l'article 65 de la CIM et de l'article 64 de la CIV de 1952 peuvent adhérer au présent Protocole par notification.

L'instrument de la ratification ou la notification de l'adhésion sera déposé auprès du Gouvernement suisse.

Le présent Protocole entre en vigueur six mois avant la date prévue pour la mise en application des Conventions de 1952.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs, qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Berne, le onze avril mil neuf cent cinquante-trois, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacun des Gouvernements représentés à cette Conférence.

Pour l'Autriche:
Dr. Smetana.

Pour la Belgique:
Vte de Lantsheere.
J. Truyen.

Pour la Bulgarie:
B. Tzvetkov.

Pour le Danemark:
Th. Jensen.

Pour l'Espagne:
José Ruiz de Arana y Bauer.
Duc de San Lucar la Mayor.

Pour la Finlande:
Kurt Linden.

Pour la France:
J. Chauvel.

Pour la Grèce:
Philon Philon.

Pour la Hongrie:
Vermesy Sándor.

Pour l'Italie:
Odoardo Baldoni.

Pour le Liban:
Chatila.

Pour le Liechtenstein:
W. Stucki.

Pour le Luxembourg:
J. Sturm.

Pour la Norvège:
Olav Holtmon.

Pour les Pays-Bas:
A. Bentinck.

Pour la Pologne:
J. Tarnawski.

Pour le Portugal:
António Ferro.

Pour la Roumanie:
Emeric Stoffel.

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:
Denis O'Neill.

Pour la Suède:
G. de Sydow.

Pour la Suisse:
W. Stucki.

Pour la Tchécoslovaquie:
L. Simovic.

Pour la Turquie:
B. Balcioglu.

Pour la Yougoslavie:
Sv. Savicevic.

Acte final de la cinquième Conférence pour la 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 60 des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV), signées à Rome le 23 novembre 1933, le Gouvernement suisse a convoqué une Conférence en vue de réviser ces Conventions.

La Conférence s'est tenue à Berne du 15 au 25 octobre 1952.

Les participants étaient les suivants:

I

Délégués des Etats parties aux Conventions du 23 novembre 1933:

Autriche:

M. SMETANA F., Conseiller ministériel, Directeur commercial des Chemins de fer fédéraux autrichiens;

M. Rissel V., Inspecteur supérieur au Ministère des Communications et des Entreprises étatisées.

Belgique:

M. Truyen J., Directeur au Ministère des Communications;
M. Antoine L., Directeur à la S. N. C. B.;
M. Brogniez Ch., Premier Secrétaire à la Légation de Belgique à Berne.

Bulgarie:

M. Tzvetkov B., Secrétaire à la Légation de Bulgarie à Berne.

Danemark:

M. Jensen Th., Directeur du Service commercial des Chemins de fer de l'Etat danois.

Espagne:

S. Exc. M. Ruiz de Arana y Bauer, Duc de San Lucar la Mayor, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire d'Espagne en Suisse;
M. de Aguinaga J., Directeur général des Chemins de fer, Tramways et Transports routiers;
M. de Reparaz F., Professeur, Secrétaire général du Conseil d'administration du Réseau national des Chemins de fer espagnols;
M. Imedio A., Chef du Service du Trafic international du Réseau national des Chemins de fer espagnols;
M. de Garnica R., Sous-chef du Service du Trafic international du Réseau national des Chemins de fer espagnols.

Finlande:

M. Häkkinen V. I., Secrétaire gouvernemental au Ministère des Communications;
M. Narvala N. G., Inspecteur principal à la Direction général des Chemins de fer de l'Etat.

France:

S. Exc. M. Jean Chauvel, Ambassadeur extraordinaire et plénipotenciaire de France en Suisse;
M. Pierre-Benoist Y., Premier Secrétaire de l'Ambassade de France en Suisse;
M. Dorges E., Secrétaire général au Ministère des Travaux publics, des Transports et du Tourisme;
M. Corbin E., Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Adjoint au Secrétaire général au Ministère des Travaux publics, des Transports et du Tourisme;
M. Parateau R., Contrôleur général des Transports au Ministère des Travaux publics, des Transports et du Tourisme;
M. Maurel G., Contrôleur général des Transports au Ministère des Travaux publics, des Transports et du Tourisme;
M. Mermet E., Ingénieur en Chef à la Direction commercial de la S. N. C. F.;
M. Ramé G., Ingénieur en Chef à la Direction commerciale de la S. N. C. F.
M. Durand P., Inspecteur général honoraire, Conseil juridique de la S. N. C. F.;
M. Werner J., Directeur des Chemins de fer de la Sarre.

Grèce:

M. Caftanzoglu L., Premier Secrétaire à la Légation de Grèce à Berne.

Hongrie:

M. Vermesy S., Directeur du Service commercial au Ministère des Communications.
M. Mátyássy Z., Conseiller aux Chemins de fer de l'Etat hongrois.

Italie:

M. Baldoni O., Chef du Service commercial et du Trafic des Chemins de fer de l'Etat au Ministère des Transports.
M. Tallarigo P., Premier Secrétaire à la Légation d'Italie à Berne.
M. Santoni Rugiù G., Inspecteur en Chef supérieur du Serviçe commercial et du Trafic des Chemins de fer de l'Etat au Ministère des Transports.
M. Morganti A., Inspecteur en Chef d'Inspectorat général M. C. T. C. au Ministère des Transports.
M. Romeo A., Inspecteur en Chef du Service commercial et du Trafic des Chemins de fer de l'Etat au Ministère des Transports.

Liechtenstein:

(Représenté par la Suisse).

Luxembourg:

M. Clemang A., Commissaire du Gouvernement pour les Affaires du Chemin de fer.

Norvège:

S. Exc. M. Peter Martin Anker, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Norvège en Suisse;
M. Holtmon O., Directeur en Chef à la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat norvégien.

Pays-Bas:

S. Exc. M. le Baron Adolph Bentinck van Schoonheeten, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire des Pays-Bas en Suisse;
M. Scheffer H. E., Conseiller juridique au Ministère des Transports et du Waterstaat;
M. Schoenewald O. H. B., Membre de la Délégation permanente des Pays-Bas auprès des Nations-Unies à Genève;
M. Butijn J. A. A., Chef de Division aux Chemins de fer néerlandais;
M. Scuttevâer J., Chef de Division au Service des Affaires économiques des Chemins de fer néerlandais.

Pologne:

M. Ettinger J., Directeur de Département au Ministère des Chemins de fer;
M. Gardecki E., Conseiller supérieur au Ministère des Chemins de fer;
M. Szczodrowski Z., Conseiller supérieur au Ministère des Chemins de fer;
M. Ostrowski M., Conseiller supérieur au Ministère des Chemins de fer.

Portugal:

M. António Pinto de Mesquita, Deuxième Secrétaire de Légation, Chargé d'Affaires a/i de la Légation du Portugal à Berne.

Roumanie:

M. Gervesco M., Directeur au Ministère des Transports;

M. CHIRILĂ A., Chef de Service au Ministère des Transports;
M. GHEORGHIU N., Chef de Service au Ministère des Transports.

Suède:

M. BERGER T., Directeur, Chef du Service commercial des Chemins de fer de l'Etat suédois;
M. DE SYDOW G., Conseiller juridique au Ministère des Communications;
M. HOLMBERG C., Chef de la Section des tarifs internationaux — voyageurs des Chemins de fer de l'Etat suédois.

Suisse:

M. STUCKI W., Ministre plénipotentiaire, Délégué du Conseil fédéral pour les Missions spéciales;
M. MICHELI P., Ministre plénipotentiaire, Chef de la Division des Organisations internationales du Département politique fédéral;
M. HAENNI J., Vice-directeur de l'Office fédéral des Transports;
M. MARTIN A., Chef du Service des Tarifs et du Trafic à l'Office fédéral des Transports;
M. FAVRE J., Directeur général des Chemins de fer fédéraux;
M. FISCHER W., Directeur du III[e] Arrondissement des Chemins de fer fédéraux;
M. HEROLD H., Secrétaire de l'Union Suisse du Commerce et de l'Industrie;
M. GOTTRET P., Secrétaire de Légation au Département politique fédéral.

Tchecoslovaquie:

M. SIMOVIC L., Chef de Département au Ministère des Affaires étrangères;
M. CHARVÁT O., Directeur administratif au Ministère des Chemins de fer.

Turquie:

M. GERMEYANLIGIL H., Secrétaire général des Chemins de fer et des Ports de l'Etat turc.

Yougoslavie:

S. Exc. M. ZIVOTA DJERMANOVIC, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Yougoslavie en Suisse;
M. SAVICEVIC S., Ingénieur, Directeur à la Direction générale des Chemins de fer yougoslaves.
M. ZAJC J., Conseiller supérieur à la Direction générale des Chemins de fer yougoslaves.

II

Délégués d'Etats invités à la Conférence (1):

Royaume-Uni:

Mr. D. E. O'NEILL, Under-Secretary, Ministry of Transport.
Mr. G. A. BARRY, Principal, Railways Division, Ministry of Transport;
Mr. A. W. G. KEAN, Treasury Solicitor's Department;
Miss M. ARMSTRONG, Third Secretary, Foreign Office London;
Mr. G. S. M. BIRCH, Senior Solicitor Assistant, British Transport Commission;
Mr. L. H. K. NEIL, Continental Traffic Manager, Eastern and North-Eastern Regions, Railway Executive, British Railways;
Mr. H. J. BOURN, Assistant Continental Superintendent (Southern Region).

Iran:

M. SOUFI N., Ingénieur.

Liban:

M. NASSIF A., Conseiller de Légation, Chargé d'Affaires a/i de la Légation du Liban à Berne.

III

Observateurs:

a) Organisations intergouvernementales:

Division des Transports de la Commission économique pour l'Europe:

M. CHARGUÉRAUD-HARTMANN P. H., Directeur;
M. KOPELMANAS L., Conseiller juridique.

Institut International pour l'Unification du Droit privé:

M. HOSTIE J. F., Conseiller juridique honoraire du Département des Affaires étrangères et du Commerce extérieur de Belgique.

b) Organisations internationales non gouvernementales:

Union Internationale des Chemins de fer:

M. ROUSSEAU P. A., Chef du Secrétariat de l'UIC;
M. AMBERG H. P., Adjoint au chef du contentieux des CFF, - Administration gérante du Comité international des transports.

Chambre de Commerce Internationale:

M. NAEGELI E., Vice-directeur, Maison Danzas & C[ie] S. A. à Zurich.

Fédération Internationale des Associations des Transporteurs et Assimilés:

M. CAPPELLO C., Vice-Président de l'Alsea, Milan;
M. PANEL L., Directeur de la Maison Désiré Jorio à Modane;
M. ROY E., Directeur, Maison Danzas & C[ie] S. A. à Modane;
M. DUMONT P., Secrétaire générale de la FIATA, Berne.

Union Internationale d'Associations de Propriétaires de wagons particuliers:

M. RASSINI M., Directeur de la S. A. «L'Ausiliare» à Milan;
M. KESSELRING W., Secrétaire de l'UIAP.

IV

Office central des transports internationaux par chemins de fer:

M. COTTIER R., Directeur;
M. NOÉ G., Vice-directeur.

Secrétariat de la Conférence:

MM. RUFFY E., MICHALIK K., SIMONI G., WILDHABER A., WICK J., Conseillers de l'Office central;
M. GONIN L., Secrétaire de l'Office central;

(1) L'Irak et la Syrie, qui étaient également invités à la Conférence, n'y étaient pas représentés.

M. Ischer R., Adjoint à l'Office fédéral des transports;
M. Ingold M., Juriste à la Division du Contentieux des CFF;
M. Weber H., Fonctionnaire des tarifs au Service commercial marchandises des CFF;
M. Ralis R., Fonctionnaire au Service commercial voyageurs des CFF.

Les Délégués ont élu:

Président: M. Walter Stucki, Ministre plénipotentiaire, Délégué du Conseil fédéral suisse pour les Missions spéciales.
Vice-présidents:

S. Exc. M. Jean Chauvel, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de France en Suisse;
M. O. Baldoni, Chef du Service commercial et du Trafic des Chemins de fer de l'Etat au Ministère des Transports d'Italie;
M. S. Vermesy, Directeur du Service commercial au Ministère des Communications de Hongrie.

La Conférence a nommé six Commissions, dont les Bureaux ont été constitués comme suit:

Commission I (Vérification des pouvoirs):

Président: S. Exc. M. le Baron Bentinck (Pays-Bas);
Vice-Président: S. Exc. M. Anker (Norvège).

Commission II (Questions CIM):

Président: M. Favre (Suisse);
Vice-Président: M. Charvát (Tchécoslovaquie).

Commission III (Questions CIV):

Président: M. Santoni (Italie);
Vice-Président: M. Imedio (Espagne).

Commission IV (Questions communes à la CIM et à la CIV):

Président: M. Parateau (France);
Vice-Président: M. Ostrowski (Pologne).

Commission V (Questions d'ordre général):

Président: M. de Sydow (Suède);
Vice-Président: M. Zajc (Yougoslavie).

Commission VI (Rédaction):

Président: CIM, M. Parateau (France);
CIV, M. Maurel (France);
Vice-Président: M. Truyen (Belgique).

La Conférence a pris pour base de ses délibérations:
a) le project de «Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM)», texte issu des délibérations des Commissions préliminaires de révision;
b) le project 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.
Elle a utilisé d'autre part le Rapport Général de l'Office central sur les travaux préliminaires en vue de la 5e Conférence de révision des Conventions internationales du 23 novembre 1933 concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV), août 1952, ainsi que ses rapports supplémentaires.

Compte tenu des délibérations de la Conférence telles qu'elles sont rapportées dans les procès-verbaux des Commissions I, II, III, IV, V et VI, ainsi que dans ceux des séances plénières, les Délégués sont tombés d'accord pour soumettre à la signature des Plénipotentiaires respectifs des Etats les projets sous-indiqués:

Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) avec dix Annexes,

Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) avec quatre Annexes, ainsi qu'un Protocole additionnel à ces Conventions.

En foi de quoi, le présent Acte final a été signé.

Fait à Berne, le vingt-cinq octobre mil neuf cent cinquante-deux, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacun des Gouvernements représentés à cette Conférence.

Pour l'Autriche:
Dr. Smetana.

Pour la Belgique:
Vte de Lantsheere.

Pour la Bulgarie:
B. Tzvetkov.

Pour le Danemark:
Th. Jensen.

Pour l'Espagne:
José Ruiz de Arana y Bauer.
Duque de San Lucar la Mayor.
José de Aguinaga.

Pour la Finlande:
Väinö Häkkinen.

Pour la France:
J. Chauvel.

Pour la Grèce:
Philon Philon.

Pour la Hongrie:
Vermesy Sándor.

Pour l'Italie:
Odoardo Baldoni.

Pour le Liechtenstein:
W. Stucki.

Pour le Luxembourg:
A. Clemang.

Pour la Norvège:
Peter Anker.

Pour les Pays-Bas:
A. Bentinck.

Pour la Pologne:
Josef Ettinger.

Pour le Portugal:
António Pinto de Mesquita.

Pour la Roumanie:
M. Gervesco.

Pour la Suède:
T. Hammarström.

Pour la Suisse:
W. Stucki.

Pour la Tchécoslovaquie:
L. Simovic.

Pour la Turquie:
H. Germeyanligil.

Pour la Yougoslavie:
Z. Djermanovic.

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:
Denis O'Neill.

Pour l'Irak:

Pour l'Iran:

Pour le Liban:
A. Nassif.

Pour la Syrie:

Tradução

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 bagagens, assinada em Roma em 23 de Novembro de 1933, ao abrigo do disposto no artigo 60.° da dita Convenção, resolveram assinar uma nova Convenção para esse efeito e acordaram nos seguintes artigos:

TÍTULO PRIMEIRO

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 bagagens com títulos de transporte internacionais em percursos que atravessem territórios de, pelo menos, dois dos Estados contratantes e se efectuem exclusivamente nas linhas constantes da lista estabelecida nos termos do artigo 58.°

§ 2. Os transportes cujas estações (1) de partida e de chegada estejam situadas no território de um mesmo Estado e que apenas em trânsito atravessem o território de outro Estado, salvo no que respeita à aplicação do artigo 28.°, § 1, ficam sujeitos à legislação do Estado de partida:

a) Quando as linhas pelas quais se efectua o trânsito sejam exploradas exclusivamente 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, os caminhos de ferro interessados tenham assinado acordos particulares em virtude dos quais esses transportes não sejam considerados como internacionais.

§ 3. Os transportes entre estações de dois Estados limítrofes, quando as linhas pelas quais se efectua o transporte forem exclusivamente exploradas por caminhos de ferro de um desses Estados, e quando as leis e regulamentos de qualquer desses Estados a isso se não oponham, estão sujeitos à legislação do Estado de que dependem os caminhos de ferro que exploram as linhas pelas quais se efectua o transporte.

§ 4. As tarifas fixam as condições em que são emitidos títulos de transporte internacionais.

ARTIGO 2.°

Disposições relativas aos transportes combinados

§ 1. Podem ser incluídas na lista prevista no artigo 1.°, além dos caminhos de ferro, as carreiras regulares de serviços automóveis ou de navegação complementares de percursos por via férrea que efectuem os transportes internacionais sob a responsabilidade de um dos Estados contratantes ou de um dos caminhos de ferro constantes da lista.

§ 2. As empresas que exploram estas carreiras ficam sujeitas a todas as obrigações impostas e investidas em todos os direitos reconhecidos aos caminhos de ferro pela presente Convenção, sob reserva das derrogações que resultem necessàriamente das diferentes modalidades de transporte. Todavia, as normas de responsabilidade estabelecidas pela presente Convenção não podem ser objecto de derrogação.

§ 3. O Estado que pretenda que seja incluída na lista qualquer das carreiras referidas 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 caminhos de ferro e serviços de transporte diferentes dos referidos 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 estabelecido pela presente Convenção, a fim de serem tidas em conta as particularidades de cada modalidade de transporte. Podem neste caso prever o uso dum título de transporte diferente do previsto pela presente Convenção.

(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 3.º

Obrigação para o caminho de ferro de efectuar o transporte

§ 1. O caminho de ferro é obrigado a efectuar, de harmonia com as condições da presente Convenção, qualquer transporte de passageiros e bagagens, desde que:

a) O passageiro se conforme 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 o interesse público ou as necessidades de exploração o exigirem, pode a autoridade competente decidir que o serviço seja suspenso na totalidade ou em parte.

Estas medidas devem ser, sem demora, levadas ao conhecimento do público e dos caminhos de ferro, aos quais incumbe informar os caminhos de ferro de outros Estados, a fim de lhes darem publicidade.

Se se reconhecer que a duração da aplicação destas medidas deve exceder um mês, será o facto comunicado à Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminhos de Ferro, que, por sua vez, o participará aos outros Estados.

§ 3. Qualquer infracção ao disposto neste artigo, por parte do caminho de ferro, pode dar origem a uma acção de reparação do prejuízo causado.

TÍTULO SEGUNDO

Do contrato de transporte

CAPITULO I

Transporte de passageiros

ARTIGO 4.º

Direito ao transporte

Desde o início da sua viagem, salvo as excepções previstas nas tarifas, o passageiro deve munir-se de um título de transporte válido, que é obrigado a conservar durante toda a viagem, a apresentar, sempre que lhe seja pedido, a qualquer agente encarregado da revisão e a entregar no fim da viagem.

ARTIGO 5.º

Bilhetes

§ 1. Os bilhetes expedidos para um transporte internacional regulado pela presente Convenção devem levar a marca ₵.

§ 2. Dos bilhetes devem obrigatòriamente constar as seguintes indicações:

a) Estações de partida e de destino;

b) Itinerário; quando for permitida a utilização de vários percursos ou meios de transporte, esta faculdade deverá ser mencionada;

c) Categoria do comboio e classe da carruagem;

d) Preço do transporte;

e) Data do início de validade;

f) Prazo de validade.

§ 3. As tarifas ou os acordos entre caminhos de ferro determinam a língua em que os bilhetes deverão ser impressos e preenchidos, bem como a sua forma e texto.

§ 4. Os bilhetes contituídos por uma caderneta contendo folhas de revisão (bilhetes-caderneta) constituem um só título de transporte para os efeitos da presente Convenção.

O mesmo se dá com as cadernetas de senhas, expedidas com base numa tarifa internacional.

§ 5. Salvo excepção prevista pelas tarifas, um bilhete só pode ser cedido se não for nominativo e se a viagem ainda não tiver tido início.

§ 6. O passageiro tem de verificar, no momento em que recebe o bilhete, se este está em conformidade com as suas indicações.

ARTIGO 6.º

Redução de preços para crianças

§ 1. Até completarem 4 anos as crianças são transportadas gratuitamente sem bilhete, quando não for reclamado que elas ocupem lugar.

§ 2. As crianças de mais de 4 anos e até completarem os 10 anos, assim como as crianças mais novas para as quais seja reclamado lugar, são transportadas a preços reduzidos, que não podem exceder metade dos preços cobrados pelos bilhetes de adultos, salvo no que se refere aos suplementos cobrados para a utilização de certas carruagens ou de certos comboios e sem prejuízo do arredondamento das importâncias, de acordo com as normas da administração que emitiu o bilhete.

Esta redução não é obrigatòriamente aplicável aos preços dos bilhetes que sofreram já outra redução em relação ao preço normal do bilhete simples.

§ 3. As tarifas podem prever limites de idades superiores aos indicados nos §§ 1 e 2.

ARTIGO 7.º

Prazo de validade dos bilhetes

§ 1. O prazo de validade dos bilhetes deve ser fixado pelas tarifas.

§ 2. Devem ser os seguintes os prazos de validade mínima:

Bilhetes simples:

Por fracção indivisível de 100 km . . 1 dia

A validade dos bilhetes não pode, no entanto, ser inferior a dois dias.

Bilhetes de ida e volta:

Por fracção indivisível de 50 km . . . 1 dia

A validade dos bilhetes não pode, no entanto, ser inferior a quatro dias.

§ 3. Os bilhetes especiais a preços reduzidos podem ter um prazo de validade diferente.

§ 4. O primeiro dia de validade do bilhete está incluído no prazo de validade como dia completo. O passageiro pode iniciar a sua viagem em qualquer dos dias compreendidos no prazo de validade do seu bilhete; salvo excepções previstas pelas tarifas, deve terminá-la o mais tardar por um comboio que, segundo o horário, deva chegar à estação de destino no último dia de validade, o mais tardar até às 24 horas.

ARTIGO 8.º

Atribuição e marcação dos lugares

§ 1. O passageiro pode marcar um lugar ainda disponível, tanto para si como para as pessoas que com ele viajem e cujos bilhetes possa exibir. O passageiro que deixar o seu lugar sem o marcar de maneira evidente perde o direito a ocupá-lo. No demais a atribuição dos

lugares é regulada de acordo com as prescrições em vigor em cada caminho de ferro.

§ 2. As tarifas ou horários especificam se e em que condições os lugares podem ser marcados em determinados comboios.

ARTIGO 9.º

Paragens nas estações intermédias

§ 1. O passageiro tem o direito de parar no decurso da viagem tantas vezes quantas desejar e sem qualquer formalidade, salvo as derrogações previstas nas tarifas.

§ 2. O uso, por parte do passageiro, do direito de parar nas estações intermédias não prolonga o prazo de validade previsto nas tarifas.

§ 3. O passageiro que interrompeu a sua viagem só a pode recomeçar na estação em que a interrompeu ou numa estação do mesmo percurso situada mais perto da estação de destino.

ARTIGO 10.º

Mudança de classe ou de comboio

O passageiro pode ocupar um lugar de uma classe superior ou passar para um comboio de categoria superior à indicada no bilhete, nas condições fixadas pelas tarifas e mediante o pagamento do suplemento previsto.

ARTIGO 11.º

Passageiros sem bilhete válido

§ 1. O passageiro que não puder apresentar bilhete válido é obrigado a pagar uma sobretaxa, além do preço da viagem; esta sobretaxa é calculada segundo os regulamentos do caminho de ferro no qual o pagamento da sobretaxa é exigido.

§ 2. Os bilhetes em que tenha sido feita qualquer alteração ilícita serão considerados não válidos e apreendidos pelo pessoal de serviço.

§ 3. O passageiro que se recuse ao pagamento imediato do preço da viagem ou da 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 destinatária.

ARTIGO 12.º

Pessoas excluídas do comboio ou admitidas condicionalmente

§ 1. Não serão admitidas no comboio ou poderão ser dele excluídas no decurso da viagem:

a) As pessoas em estado de embriaguez; as que se conduzirem de modo inconveniente ou que não observarem as prescrições das leis e regulamentos; estas 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 motivo de doença ou por qualquer outra causa, possam incomodar os vizinhos, a menos que tenham prèviamente reservado um compartimento inteiro ou que este possa ser posto à sua disposição mediante pagamento; no entanto, as pessoas que adoecerem no decurso da viagem devem ser transportadas, pelo menos, até à primeira estação onde seja possível prestar-lhes os cuidados necessários. O preço da viagem e o do transporte das bagagens ser-lhes-á restituído nas condições fixadas no artigo 26.º, depois de deduzida a parte referente ao percurso já efectuado.

§ 2. O transporte das 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 13.º

Objectos que não podem ser transportados nas carruagens

§ 1. Não podem ser transportados nas carruagens objectos perigosos, especialmente armas carregadas, matérias explosivas, fàcilmente inflamáveis ou corrosivas, assim como os objectos que pela sua natureza possam molestar ou incomodar os passageiros.

Todavia, os passageiros que, no exercício de um serviço público, sejam portadores duma arma de fogo, bem como os caçadores e atiradores, são autorizados a transportar consigo munições, sem exceder os limites mínimos fixados pelos regulamentos em vigor nos territórios percorridos. Os guardas que acompanhem presos e viajem com estes em carruagem ou compartimentos especiais são autorizados a levar consigo armas de fogo carregadas.

§ 2. Os empregados do caminho de ferro têm o direito de verificar, na presença do passageiro, a natureza dos objectos que transportam nas carruagens quando tiverem sérios motivos para suspeitarem duma contravenção ao disposto no § 1.

§ 3. O contraventor é responsável por todo e qualquer dano resultante das infracções ao disposto no § 1.

ARTIGO 14.º

Transporte de volumes de mão e de animais nas carruagens

§ 1. Os passageiros são autorizados a levar consigo nas carruagens, gratuitamente, objectos fáceis de transportar (volumes de mão), contanto que a isso se não oponham as prescrições alfandegárias ou doutras autoridades administrativas e que esses objectos não possam causar qualquer prejuízo. Cada passageiro pode apenas dispor, para os seus volumes de mão, do espaço situado por cima e por baixo do lugar que ocupa. Esta norma é aplicada por analogia quando as carruagens são dum tipo especial.

§ 2. Não é permitido transportar animais vivos nas carruagens. Os animais pequenos, fechados em gaiolas, caixas, cestos ou outras embalagens apropriadas, e os cães pequenos, embora não fechados, em qualquer embalagem, são, no entanto, admitidos, contanto que os referidos animais não incomodem os passageiros com o seu cheiro, barulho ou de qualquer outro modo, que as prescrições de polícia dos vários Estados a isso se não oponham, que nenhum passageiro faça qualquer objecção e que esses animais possam ser transportados nos joelhos ou colocados no lugar destinado aos volumes de mão.

As tarifas ou 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 do transporte.

§ 3. A guarda das malas de mão e animais que o passageiro leva consigo na carruagem incumbe ao próprio passageiro.

O passageiro é responsável por todo e qualquer prejuízo causado pelos volumes de mão ou animais que leve consigo na carruagem, a não ser que possa provar que esse prejuízo foi causado por culpa do caminho de ferro.

ARTIGO 15.º

Comboios. Horários

§ 1. Estão afectos aos transportes os comboios regulares previstos nos horários e os comboios postos em circulação conforme as necessidades.

§ 2. Os caminhos de ferro têm obrigação de afixar nas estações, em tempo oportuno, os horários

dos comboios das suas próprias linhas. Estes devem mencionar a categoria dos comboios, as classes das carruagens, as condições de admissão dos passageiros e as horas de partida dos comboios; para as estações de trânsito de suficiente importância e as estações término devem também indicar as horas de chegada, assim como os principais enlaces de comboios.

ARTIGO 16.º

Perdas de enlace. Supressão de comboios

Quando, em consequência do atraso dum comboio, se perca o enlace com outro comboio, ou quando um comboio for suprimido em todo ou em parte do seu percurso, e o passageiro queira prosseguir a viagem, o caminho de ferro é obrigado a fazê-lo seguir, com a sua bagagem, na medida do possível e sem qualquer sobretaxa, por um comboio que tenha o mesmo destino e pela mesma linha ou por outra via pertencente às administrações que participam no percurso do transporte primitivo, de modo a permitir-lhe que chegue ao seu destino com o menor atraso. O chefe da estação deve, quando necessário, certificar no bilhete a perda de enlace ou a supressão do comboio, prolongar na medida do necessário o seu prazo de validade e torná-lo válido para o novo percurso, para uma classe superior ou para um comboio de taxas mais elevadas. O caminho de ferro tem, no entanto, o direito de recusar a utilização de determinados comboios por meio de tarifas ou de horários.

CAPÍTULO II

Transporte de bagagens

ARTIGO 17.º

Definição de bagagens

§ 1. São considerados bagagens os objectos contidos em malas, cestos, maletas, sacos de viagem, chapeleiras e outras embalagens do mesmo género.

§ 2. São, além disso, admitidos para serem transportados como bagagens, mesmo sem embalagem, se for usual o seu transporte a descoberto:

a) As cadeiras portáteis ou com rodas para doentes, as cadeiras com rodas movidas pelos próprios doentes, com ou sem motor auxiliar, e as cadeiras (camas) de repouso;

b) Os carrinhos de criança;

c) As malas de amostras de mercadorias;

d) Os instrumentos de música portáteis;

e) O material destinado à apresentação de artistas, contanto que o seu acondicionamento, volume e peso permitam o seu rápido carregamento e arrumação nos furgões;

f) Os instrumentos de agrimensura, até ao comprimento máximo de 4 m, e as ferramentas manuais;

g) Os instrumentos profissionais em geral, máquinas portáteis de escrever e de calcular, livros, papéis de negócios e documentos;

h) Os artigos de desporto;

i) Os velocípedes, com ou sem motor auxiliar, e as motocicletas sem carro lateral, com a condição de que os acessórios estejam fixados de forma definitiva.

Os depósitos dos veículos accionados por motor podem conter gasolina. O passageiro deve fechar a torneira que eventualmente se encontre entre o depósito e o motor. Os depósitos auxiliares sòlidamente ligados ao veículo podem igualmente conter gasolina, desde que sejam fechados. As motocicletas cujos depósitos contenham gasolina devem ser carregadas direitas, sobre as rodas, e preservadas contra qualquer queda.

§ 3. As tarifas podem limitar a quantidade, o volume e o peso dos objectos referidos no § 2 admitidos ao transporte como bagagens e fixar as condições em que pode ser requerido o auxílio do passageiro para a carga, transbordo e descarga.

As tarifas podem autorizar, sob certas condições, o transporte como bagagens de outros objectos (ex.: motocicletas com carro lateral e automóveis) e o de animais fechados em gaiolas que ofereçam garantias suficientes.

§ 4. As tarifas podem excluir do transporte como bagagens os objectos mencionados nos §§ 1 e 2, quando destinados à venda.

ARTIGO 18.º

Objectos excluídos do transporte

São excluídos do transporte como bagagens os objectos que, em virtude das prescrições da Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias por caminho de ferro (CIM) e do seu Anexo I, são excluídos do transporte como mercadorias ou a ele são admitidos sob certas condições.

No entanto, dentre as substâncias e objectos admitidos ao transporte como mercadorias em virtude do Anexo I da CIM, aqueles que podem ser transportados como volumes «expresso» não são excluídos do transporte como bagagem.

ARTIGO 19.º

Responsabilidade do passageiro em relação à sua bagagem Sobretaxas

§ 1. O detentor de uma senha de bagagem é responsável pela observância das prescrições dos artigos 17.º e 18.º e suportará todas as consequências de qualquer infracção a essas prescrições.

§ 2. Se as leis ou regulamentos do Estado em cujo território tal infracção se verifique não o proibirem, o caminho de ferro tem o direito de, em caso de presunção grave de contravenção, verificar se o conteúdo das bagagens está de acordo com as prescrições. O detentor da senha é chamado para assistir à verificação; se não se apresentar ou não puder ser avisado, e na falta de outras leis ou regulamentos em vigor no Estado em que se realizar a verificação, esta deve ser feita na presença de duas testemunhas estranhas ao caminho de ferro. Se for verificada uma infracção, as despesas ocasionadas pela verificação devem ser pagas pelo detentor da senha de bagagem.

§ 3. No caso de infracção ao disposto nos artigos 17.º e 18.º, o detentor da senha de bagagem deve pagar uma sobretaxa, sem prejuízo do suplemento do preço de transporte e, se for caso disso, das indemnizações pelo prejuízo causado.

A sobretaxa deve ser paga por cada quilograma bruto dos objectos excluídos do transporte como bagagens:

a) À razão de 3 francos, com uma cobrança mínima de 6 francos, se estes objectos incluírem matérias que são excluídas do transporte como mercadorias em virtude do Anexo I da Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias por caminho de ferro (CIM);

b) À razão de 2 francos, com uma cobrança mínima de 4 francos, em todos os outros casos de infracção ao disposto nos artigos 17.º e 18.º

ARTIGO 20.º

Embalagem e acondicionamento das bagagens

§ 1. As bagagens cujo estado ou acondicionamento for deficiente ou cuja embalagem for insuficiente ou que apresentem sinais manifestos de avaria podem ser recusadas pelo caminho de ferro. Se, todavia, forem aceites, o caminho de ferro terá 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. Os volumes devem levar, de maneira suficientemente segura, o nome e morada do passageiro e a estação destinatária.

§ 3. Os rótulos antigos, moradas ou outras indicações referentes a transportes anteriores devem ser retirados ou tornados ilegíveis pelo passageiro.

ARTIGO 21.º

Despacho e transporte de bagagens. Senha de bagagem

§ 1. O despacho de bagagens só se efectua contra a apresentação de bilhetes válidos, pelo menos, até ao lugar de destino das bagagens e segundo o percurso indicado nos bilhetes.

Se o bilhete for válido para vários percursos ou se o lugar de destino for servido por mais de uma estação, o passageiro deve mencionar com precisão o percurso que deve seguir ou a estação para a qual deve ser efectuado o despacho. O caminho de ferro não responde pelas consequências da inobservância desta prescrição por parte do passageiro.

As tarifas determinam se e em que condições as bagagens podem ser admitidas ao transporte segundo um percurso diferente do que está indicado no bilhete apresentado, ou sem apresentação de bilhetes. Quando as tarifas previrem que certas bagagens podem ser admitidas a transporte sem apresentação de bilhetes, as disposições da presente Convenção que fixam os direitos e obrigações do passageiro que se faz acompanhar das suas bagagens aplicam-se ao expedidor de bagagens despachadas sem apresentação de bilhetes.

Se as tarifas o previrem, o passageiro pode despachar as bagagens, durante o prazo de validade do seu bilhete, quer directamente para o percurso total, da estação de partida até à estação de destino, quer para quaisquer fracções do percurso total, contanto que nenhuma fracção do percurso seja utilizada mais de uma vez.

§ 2. No acto do despacho das bagagens é entregue uma senha ao passageiro. O passageiro tem de verificar no momento da entrega da senha se esta está escriturada em conformidade com as suas indicações. O preço do transporte das bagagens deve ser pago no acto do despacho.

§ 3. Quanto ao demais, as formalidades do despacho das bagagens são determinadas pelas leis e regulamentos em vigor na estação de partida.

§ 4. As senhas de bagagens entregues para os transportes internacionais devem ser estabelecidas num impresso conforme o modelo previsto no Anexo I da presente Convenção.

§ 5. A senha de bagagem deve obrigatòriamente conter as seguintes indicações:

a) Estação de partida e de destino;

b) Percurso;

c) Dia da entrega e comboio para o qual foi feita esta entrega;

d) Número dos bilhetes, salvo se as bagagens tiverem sido despachadas sem a apresentação de bilhete;

e) Número e peso dos volumes;

f) Totalidade do preço do transporte e de outras despesas eventuais;

g) Se a houver, totalidade, em números e por extenso, da quantia correspondente ao interesse na entrega, declarado em conformidade com o artigo 22.º

§ 6. As tarifas ou acordos entre caminhos de ferro determinam a língua em que as senhas de bagagem devem ser impressas e preenchidas.

§ 7. As tarifas podem prever prescrições especiais para o despacho de velocípedes, artigos de desporto, cadeiras para doentes e carrinhos de criança.

§ 8. O passageiro pode indicar, segundo as condições em vigor na estação de partida, o comboio pelo qual devem ser expedidas as suas bagagens. Se não usar desta faculdade, a expedição será feita pelo primeiro comboio apropriado.

Se as bagagens tiverem de ser mudadas de comboio numa estação de entroncamento, o transporte deve ser feito pelo primeiro comboio que assegure, nas condições estabelecidas pelos regulamentos nacionais, o serviço normal das bagagens.

O transporte das bagagens só se pode realizar nas condições acima indicadas se a isso se não opuserem as formalidades exigidas, à partida ou em trânsito, pelas alfândegas ou outras autoridades administrativas.

O caminho de ferro tem o direito de não admitir ou de limitar o transporte de bagagens em determinados comboios ou em determinadas categorias de comboios.

ARTIGO 22.º

Declaração de interesse na entrega

§ 1. Todo o transporte de bagagens pode ser objecto de uma declaração de interesse na entrega, inscrita na senha de bagagem, conforme as disposições do artigo 21.º, § 5, alínea *g*).

A importância do interesse declarado deve ser indicada em moeda do Estado de partida ou em qualquer outra moeda que seja fixada pelas tarifas.

§ 2. É cobrada uma taxa de $^1/_{10}$ por mil da importância declarada por fracção indivisível de 10 km. A cobrança mínima é fixada em 1 franco por despacho.

As tarifas podem reduzir esta taxa e este mínimo de cobrança.

ARTIGO 23.º

Entrega

§ 1. A entrega de bagagens efectua-se em troca da senha de bagagem. O caminho de ferro não é obrigado a verificar se o portador da senha é idóneo para as receber.

§ 2. O portador da senha de bagagem tem o direito de reclamar ao serviço de entrega da estação destinatária a entrega das bagagens, decorrido que seja, depois da chegada do comboio pelo qual as bagagens deviam ter sido transportadas, o tempo necessário para que estas sejam postas à sua disposição e, se for esse o caso, para o cumprimento das formalidades exigidas pelas alfândegas e outras autoridades administrativas.

§ 3. Na falta de apresentação da senha de bagagem, o caminho de ferro não tem obrigação de entregar as bagagens se o reclamante não justificar o seu direito; 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. No entanto, a pedido do detentor da senha, feito em tempo oportuno, se as circunstâncias o permitirem e se a isso se não opuserem as prescrições das alfândegas ou outras autoridades administrativas, podem ser restituídas na estação de partida ou entregues numa estação intermédia, contra entrega da respectiva

senha de bagagem, e, além disso, se a tarifa o exigir, contra a apresentação de bilhete.

§ 5. O portador da senha a quem a bagagem não for entregue nas condições indicadas no § 2 pode exigir que sejam indicados na senha o dia e a hora em que reclamou a entrega.

§ 6. O passageiro pode recusar-se a receber as bagagens enquanto não forem efectuadas as verificações por ele solicitadas com o fim de ser comprovado um dano que tenha alegado.

As reservas formuladas na altura da recepção das bagagens não têm nenhum efeito, salvo se forem aceites pelo caminho de ferro.

§ 7. Quanto ao demais, as operações de entrega estão sujeitas às leis e regulamentos em vigor no caminho de ferro encarregado da entrega.

CAPITULO III

Disposições comuns ao transporte de passageiros e de bagagens

ARTIGO 24.º

Tarifas. Proibição de acordos particulares

§ 1. As tarifas internacionais que os caminhos de ferro estabelecerem devem conter todas as condições especiais que regulam o transporte e todas as indicações necessárias ao cálculo dos preços de transporte e das despesas por operações acessórias e devem especificar, se for caso disso, as condições em que o câmbio deverá ser tido em conta.

§ 2. A publicação das tarifas só é obrigatória nos Estados cujos caminhos de ferro participem nessas tarifas como linhas de partida e de chegada. As tarifas e as suas modificações entram em vigor na data indicada quando da sua publicação. Os aumentos de tarifas e outras disposições que tenham por efeito tornar mais rigorosas as condições de transporte previstas por essas tarifas só entram em vigor seis dias, pelo menos, depois da sua publicação.

§ 3. Em cada estação aberta ao tráfego internacional pode o passageiro tomar conhecimento das tarifas ou dos extractos de tarifas que indicam os preços dos bilhetes internacionais que nela estão à venda e das correspondentes taxas de transporte de bagagens.

§ 4. As tarifas devem ser aplicadas de maneira uniforme a todos os interessados.

Todo o acordo particular que tenha por efeito conceder uma redução sobre os preços das tarifas é formalmente proibido e nulo de pleno direito.

No entanto, são autorizadas as reduções de preços devidamente anunciadas e igualmente aplicáveis a todos os que estiverem nas mesmas condições, assim como as que são concedidas quer para o serviço do caminho de ferro, quer para o serviço das administrações públicas, quer a favor de obras de beneficência, de educação e de instrução.

ARTIGO 25.º

Formalidades exigidas pelas alfândegas e outras autoridades administrativas

O passageiro é obrigado a conformar-se com as prescrições determinadas pelas alfândegas e outras autoridades administrativas, tanto no que respeita à sua pessoa como pelo que se refere à verificação das suas bagagens e seus volumes de mão. Deve assistir a essa verificação, salvo as excepções admitidas pelas leis e regulamentos. Os caminhos de ferro não assumem qualquer responsabilidade para com o passageiro no caso de este não cumprir estas obrigações.

ARTIGO 26.º

Reembolsos e pagamentos suplementares

§ 1. Quando um passageiro pede, em relação à totalidade ou a uma parte do percurso, o reembolso da totalidade ou de parte do preço que pagou pelo seu bilhete, a restituição efectuar-se-á nos casos adiante discriminados, nas condições seguintes:

§ 2. São expressamente visados os seguintes casos:

a) O bilhete não foi utilizado por facto imputável ao passageiro;

b) O bilhete não foi utilizado porque o passageiro foi impedido de empreender a viagem em consequência do atraso ou supressão de um comboio ou da interrupção dum serviço;

c) O bilhete só foi utilizado em parte do percurso em consequência do falecimento, doença ou desastre que sobrevenha ao passageiro ou de outras causas imperiosas;

d) O bilhete só foi utilizado em parte do percurso por o passageiro ter declarado numa estação intermédia que desiste do resto do percurso;

e) O bilhete só foi utilizado em parte do percurso porque o passageiro, em consequência dum atraso, ou supressão de um comboio, ou interrupção de serviço, foi impedido de prosseguir a viagem em conformidade com o horário em virtude da perda de ligação;

f) O bilhete foi utilizado na totalidade ou em parte do percurso numa classe inferior, em consequência de falta de lugares na classe para a qual foi emitido.

§ 3. No que respeita a bilhetes de preço reduzido, o reembolso fica limitado aos casos previstos no § 2, alíneas *b*) e *e*).

Os bilhetes ordinários de ida e volta e os bilhetes de preço reduzido para crianças, estabelecidos ao abrigo do artigo 6.º, não são considerados bilhetes de preço reduzido para os efeitos do presente parágrafo.

§ 4. O caminho de ferro tem o direito de exigir do passageiro toda e qualquer justificação que possa servir de apoio a cada pedido de reembolso.

§ 5. Qualquer reembolso só pode ser efectuado mediante a apresentação do bilhete.

Nos casos previstos no § 2, alíneas *a*), *b*), *d*) e *e*), o passageiro deve, além disso, apresentar um atestado oficial, que lhe será entregue, a seu pedido, pela estação de partida ou pela estação intermédia interessada.

No caso previsto no § 2, alínea *f*), o passageiro deve, além disso, apresentar um atestado oficial do caminho de ferro provando que no percurso visado ele tomou lugar num compartimento de classe inferior àquela a que o bilhete lhe dava direito.

§ 6. Não são reembolsados os impostos e suplementos pagos pela marcação de lugares, as despesas de emissão e as comissões de venda dos bilhetes.

São deduzidas da importância a reembolsar: uma percentagem de 10 por cento, com um mínimo de 50 cêntimos e um máximo de 3 francos por bilhete, assim como as despesas de expedição, se as houver.

Esta dedução não se opera, todavia, quando um bilhete que não tenha sido utilizado for restituído no próprio dia da emissão no escritório que o expediu, nem nos casos previsos no § 2, alíneas *b*) e *c*).

Tendo em conta as disposições do presente parágrafo, será reembolsado, conforme os casos visados no § 2:

Se se tratar das alíneas *a*) e *b*), o preço pago,
Se se tratar das alíneas *c*), *d*) e *e*), a diferença entre o preço total pago e a taxa correspondente ao percurso efectuado, calculada com base na tarifa geral,
Se se tratar da alínea *f*), a diferença entre o preço do bilhete que o passageiro pagou e o que ele

deveria ter pago tirando bilhetes correspondentes à classe utilizada em cada um dos percursos efectuados.

§ 7. Quando um passageiro pede um reembolso do preço de transporte das suas bagagens pela totalidade ou por parte do percurso, a restituição será efectuada nas seguintes condições:

Será sempre deduzida da importância do reembolso uma taxa de 0,50 franco por senha, assim como os impostos eventualmente pagos.

Se as bagagens forem retiradas antes de terem deixado a estação de expedição, o preço do transporte será reembolsado; se o forem numa estação intermédia, o portador da senha de bagagem deve, para o efeito, obter dessa estação intermédia um atestado, que deve juntar ao seu pedido de reembolso.

§ 8. As tarifas podem conter disposições diferentes das que precedem, contanto que não envolvam um agravamento da situação do passageiro.

§ 9. Nenhum pedido de reembolso baseado nas disposições do presente artigo, assim como nas do artigo 12.°, poderá ser atendido se não for apresentado ao caminho de ferro no 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 da sua emissão.

§ 10. No caso de aplicação irregular da tarifa ou de erro na determinação das despesas de transporte e das despesas por operações acessórias, as quantias cobradas a mais devem ser reembolsadas pelo caminho de ferro e as cobradas a menos pelo passageiro.

§ 11. As quantias cobradas a mais, verificadas pelo caminho de ferro, devem ser, se for possível, levadas ao conhecimento do interessado quando excederem 50 cêntimos por cada bilhete ou por cada senha de bagagem, e devem ser satisfeitas, no mais curto prazo, à custa do passageiro.

§ 12. Para o cálculo das importâncias cobradas a mais, a reembolsar pelo caminho de ferro, ou das cobradas a menos, a restituir pelo passageiro, deve aplicar-se o câmbio oficial do dia em que foi cobrado o preço de transporte; se o pagamento for efectuado numa moeda diferente da da cobrança, o câmbio aplicável será o do dia em que se efectuar este pagamento.

§ 13. Em todos os casos não previstos no presente artigo, e na falta de acordos particulares entre caminhos de ferro, aplicar-se-ão as leis e regulamentos em vigor no lugar da partida.

ARTIGO 27.°

Contestações

As contestações entre passageiros ou entre estes e os agentes serão provisòriamente resolvidas nas estações pelos chefes de serviço ou, em trânsito, pelo condutor do comboio.

TÍTULO TERCEIRO

Responsabilidade. Acções resultantes do contrato de transporte

CAPÍTULO I

Responsabilidade

ARTIGO 28.°

Responsabilidade derivada do transporte de passageiros, de volumes de mão e de animais

§ 1. A responsabilidade do caminho de ferro pela morte do passageiro, pelos ferimentos ou qualquer outra ofensa à integridade física do passageiro, assim como pelos prejuízos causados pelo atraso ou supressão de um comboio ou perda de um enlace, fica sujeita às leis e regulamentos do Estado onde a ocorrência se verificou. Os artigos seguintes do presente título não se aplicam a estes casos.

§ 2. O caminho de ferro, no que respeita aos volumes de mão e aos animais, cuja vigilância incumbe ao passageiro, em virtude do artigo 14.°, § 3, só é responsável pelos prejuízos causados por sua culpa.

§ 3. Não há, nesta matéria, responsabilidade colectiva.

ARTIGO 29.°

Responsabilidade colectiva dos caminhos de ferro pelas bagagens

§ 1. O caminho de ferro que aceitou bagagens para transporte entregando uma senha de bagagem internacional é responsável pela execução do transporte na totalidade do percurso até à entrega.

§ 2. Cada caminho de ferro subsequente, pelo simples facto de tomar o encargo das bagagens, participa no contrato de transporte e assume as obrigações que do mesmo resultam, sem prejuízo do disposto no artigo 43.°, § 2, respeitante ao caminho de ferro de destino.

ARTIGO 30.°

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 sofrerem, desde a sua aceitação para transporte até à sua entrega.

§ 2. O caminho de ferro fica isento desta responsabilidade se o atraso na entrega, a perda ou avaria forem provocadas por causa duma falta do passageiro, por uma ordem deste não resultante duma falta do caminho de ferro, por um vício próprio das bagagens ou por circunstâncias que o caminho de ferro não possa evitar e cujas consequências não possa impedir.

§ 3. Tendo em conta o disposto no artigo 31.°, § 2, o caminho de ferro fica isento desta responsabilidade quando a perda ou avaria resultem dos riscos particulares inerentes à natureza especial da bagagem, à ausência ou deficiência da embalagem ou ao facto de objectos excluídos do transporte terem, no entanto, sido despachados como bagagens.

ARTIGO 31.°

Encargo da prova

§ 1. A prova de que o atraso na entrega, a perda ou avaria tiveram por causa um dos factos previstos no artigo 30.°, § 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 30.°, § 3, presumir-se-á que deles resultaram. O interessado conserva, todavia, o direito de provar que o prejuízo não foi causado, total ou parcialmente, por um destes riscos.

ARTIGO 32.°

Presunção da perda de bagagens. Casos em que são achadas

§ 1. O interessado pode, sem ter de apresentar outras provas, considerar perdido qualquer volume que lhe falte, quando este não tiver sido entregue nos catorze dias seguintes ao pedido de entrega, apresentado em conformidade com o artigo 23.°, § 2.

§ 2. Se um volume considerado perdido for encontrado no ano que se segue ao pedido da entrega, o caminho de ferro é obrigado a avisar desse facto o interessado, quando o domicílio deste for conhecido ou possa ser encontrado.

No prazo de trinta dias, depois da recepção deste aviso, o interessado pode exigir que a bagagem lhe seja entregue numa das estações do percurso, contra pagamento das despesas referentes ao transporte desde a estação expedidora até àquela em que se efectuar a entrega e contra o reembolso da indemnização por ele recebida, deduzida, eventualmente, das despesas que tenham sido incluídas nesta indemnização e sob reserva de todos os direitos à indemnização, por atraso, prevista no artigo 35.º e, se for caso disso, no artigo 36.º

Se o volume encontrado não for reclamado no prazo previsto de trinta dias, ou se só for encontrado passado mais de um ano após o pedido da entrega, o caminho de ferro pode dispor dele em conformidade com as leis e regulamentos do Estado de que depende.

ARTIGO 33.º

Quantitativo da indemnização no caso de perda de bagagens

Quando, em virtude das disposições da presente Convenção, o caminho de ferro tiver de pagar uma indemnização por perda total ou parcial de bagagens, pode ser reclamada:

a) Se o quantitativo do prejuízo for provado:

Uma quantia igual a esse quantitativo, não podendo, no entanto, 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 do peso bruto que faltar.

Serão, além disso, reembolsados o preço do transporte, os direitos alfandegários ou outras importâncias pagas na ocasião do transporte da bagagem perdida, sem mais perdas e danos.

ARTIGO 34.º

Quantitativo da indemnização em caso de avaria das bagagens

Em caso de avaria, o caminho de ferro deve pagar o valor da depreciação sofrida pelas bagagens, sem mais perdas e danos.

Todavia, a indemnização não pode exceder:

a) Se a totalidade das bagagens for depreciada pela avaria, o quantitativo que teria atingido no caso de perda total;

b) Se apenas uma parte das bagagens for depreciada pela avaria, o quantitativo que teria atingido no caso de perda da parte depreciada.

ARTIGO 35.º

Quantitativo da indemnização por atraso na entrega das bagagens

§ 1. No caso de atraso na entrega, e se o interessado não provar que deste atraso resultou qualquer prejuízo, o caminho de ferro é obrigado a pagar uma indemnização, fixada em 20 cêntimos por quilograma do 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 feita a prova de que do atraso resultou um prejuízo, será paga por este prejuízo uma indemnização, que não pode exceder o quádruplo da indemnização por estimativa referida no § 1.

§ 3. As indemnizações previstas nos §§ 1 e 2 não podem ser adicionadas às que seriam devidas pela perda total das bagagens.

Em caso de perda parcial, essas indemnizações serão pagas, se for caso disso, em relação à parte não perdida.

Em caso de avaria, são adicionadas, se for esse o caso, à indemnização prevista no artigo 34.º

Em qualquer caso, a soma das indemnizações previstas nos §§ 1 e 2 com as previstas nos artigos 33.º e 34.º não pode ter como resultado o pagamento de uma indemnização total superior à que seria devida no caso de perda total das bagagens.

ARTIGO 36.º

Quantitativo da indemnização no caso de declaração de interesse na entrega

No caso de ter havido declaração de interesse na entrega, pode ser reclamada, além das indemnizações previstas nos artigos 33.º, 34.º e 35.º, a reparação do prejuízo suplementar causado, até à importância do interesse declarado.

ARTIGO 37.º

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 das bagagens tiverem por causa dolo ou falta grave imputável ao caminho de ferro, o interessado deve ser inteiramente indemnizado pelo prejuízo provado, até uma importância igual ao dobro dos máximos previstos nos artigos 33.º, 34.º, 35.º e 36.º

ARTIGO 38.º

Juros de indemnização

O interessado pode pedir juros de indemnização. Estes juros, calculados à razão de 5 por cento ao ano, só serão devidos se a indemnização exceder 10 francos por cada senha de bagagens; contam-se a partir do dia da reclamação administrativa prevista no artigo 41.º ou, se não tiver havido reclamação, a partir do dia em que tiver sido posta a acção em juízo.

ARTIGO 39.º

Restituição das indemnizações

Toda a indemnização indevidamente recebida deve ser restituída.

Em caso de fraude, o caminho de ferro tem, além disso, direito ao pagamento duma importância igual àquela que indevidamente pagou.

ARTIGO 40.º

Responsabilidade do caminho de ferro pelos seus agentes

O caminho de ferro é responsável pelos agentes próprios dos seus serviços e por quaisquer outras pessoas que empregue para a execução de um transporte de que seja encarregado.

No entanto, se, a pedido dos passageiros, os agentes do caminho de ferro lhes prestarem serviços que não incumbem ao caminho de ferro, são considerados como trabalhando por conta dos passageiros a quem prestarem esses serviços.

CAPÍTULO II

Reclamações administrativas. Acções judiciais Processo e prescrição em caso de litígios resultantes do contrato de transporte

ARTIGO 41.º

Reclamações administrativas

§ 1. As reclamações administrativas relativas ao contrato de transporte devem ser dirigidas por escrito ao caminho de ferro designado no artigo 43.º

§ 2. O direito de apresentar a reclamação pertence às pessoas que têm o direito de accionar o caminho de ferro em virtude do artigo 42.º

§ 3. Os bilhetes, senhas de bagagem e outros documentos que o interessado julgue útil juntar à sua reclamação devem ser apresentados quer em originais, quer por cópias, sendo estas devidamente autenticadas no caso de o caminho de ferro assim o exigir.

No decurso da apreciação da reclamação o caminho de ferro poderá exigir a restituição dos bilhetes ou senhas de bagagem.

ARTIGO 42.º

Pessoas que podem exercer o direito de acção judicial contra o caminho de ferro

A acção judicial contra o caminho de ferro resultante do contrato de transporte só pode ser intentada pela pessoa que apresente o bilhete ou a senha de bagagem, conforme o caso, ou que, na falta deste, justifique o seu direito.

ARTIGO 43.º

Caminhos de ferro contra os quais pode ser intentada a acção judicial. Competência

§ 1. A acção judicial para a restituição duma quantia paga em virtude do contrato de transporte pode ser intentada quer contra o caminho ferro que cobrou essa importância, quer contra o caminho de ferro em benefício do qual a quantia foi cobrada.

§ 2. As outras acções judiciais resultantes do contrato de transporte só podem ser intentadas contra o caminho de ferro de partida, o caminho de ferro de destino ou o caminho de ferro em que se produziu o facto que deu motivo à acção.

O caminho de ferro de destino pode, no entanto, ser demandado, embora não tenha recebido nem as bagagens nem a folha de marcha.

§ 3. Se o autor puder escolher entre vários caminhos de ferro, o seu direito de opção cessará desde que a acção tenha sido intentada contra um desses caminhos de ferro.

§ 4. A acção judicial só pode ser intentada perante o juízo competente do Estado de que depender o caminho de ferro demandado, a não ser que esteja determinado o contrário nos acordos entre os Estados ou nos contratos de concessão.

Quando uma empresa explore redes autónomas em vários Estados, cada uma destas redes é considerada como um caminho de ferro distinto para os efeitos da aplicação do presente parágrafo.

§ 5. A acção judicial pode ser intentada contra um caminho de ferro diferente dos mencionados nos §§ 1 e 2, quando seja posta como demanda em reconvenção ou por excepção na instância relativa a uma acção principal baseada no mesmo contrato de transporte.

§ 6. As disposições do presente artigo não se aplicam aos recursos dos caminhos de ferro entre si, regulados no capítulo III do presente título.

ARTIGO 44.º

Verificação de 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, sem demora e, quando possível, na presença desse interessado, a levantar 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 entregue, gratuitamente, ao interessado, se este a pedir.

§ 2. Quando o interessado não aceite as verificações do auto, pode pedir a verificação judicial do estado e peso das bagagens, bem como das causas e do quantitativo do prejuízo; o processo é regulado pelas leis e regulamentos do Estado onde tiver sido feita a verificação judicial.

§ 3. No caso de perda de volumes, o interessado, para facilitar as investigações do caminho de ferro, deve fornecer a descrição, quanto possível exacta, dos volumes perdidos.

ARTIGO 45.º

Extinção da acção contra o caminho de ferro resultante do contrato de transporte de bagagens

§ 1. A recepção das bagagens pelo interessado extingue qualquer acção contra o caminho de ferro resultante do contrato de transporte, por atraso na entrega, perda parcial ou avaria.

§ 2. No entanto a acção mantém-se:

a) Se o interessado fizer a prova de que o prejuízo teve por causa dolo ou falta grave imputável ao caminho de ferro;

b) No caso de reclamação por atraso, quando esta reclamação for dirigida a qualquer dos caminhos de ferro mencionados no artigo 43.º, § 2, num prazo que não exceda vinte e um dias, não contando com o da recepção das bagagens pelo interessado;

c) No caso de reclamação por perda parcial ou por avaria:

1.º Se a perda ou avaria foi verificada antes da recepção das bagagens pelo interessado em conformidade com o artigo 44.º;

2.º Se a verificação que deveria ter sido feita em conformidade com o artigo 44.º foi omitida por culpa exclusiva do caminho de ferro;

d) No caso de reclamação por prejuízos não aparentes cuja existência é verificada pelo interessado depois da recepção das bagagens, com a dupla condição de:

1.º O pedido de verificação, nos termos do artigo 44.º, ser feito pelo interessado imediatamente depois da descoberta do prejuízo e num prazo máximo de três dias após a recepção das bagagens;

2.º O interessado provar que o prejuízo foi causado no período decorrido entre a aceitação ao transporte e a entrega.

ARTIGO 46.º

Prescrição da acção resultante do contrato de transporte

§ 1. A acção resultante do contrato de transporte prescreve decorrido um ano.

Todavia, a prescrição só se verifica depois de um prazo de três anos se se tratar:

a) De acção baseada num prejuízo causado por dolo;

b) De acção fundada em caso de fraude, previsto no artigo 39.º

§ 2. A prescrição conta-se:

a) Para as acções de indemnização por atraso na entrega, perda parcial ou avaria, a partir do dia em que foi efectuada a entrega;

b) Para as acções de indemnização por perda total, a partir do dia em que a entrega deveria ter sido efectuada;

c) Para as acções de pagamento ou de restituição do preço do transporte, despesas por operações acessórias ou sobretaxas, ou para as acções de rectificação nos casos de aplicação indevida da tarifa ou de erro de cálculo, a partir do dia do pagamento, ou, se não tiver havido pagamento, do dia em que o pagamento deveria ter sido efectuado;

d) Para as acções de pagamento de suplementos de direitos exigidos pela alfândega, a partir do dia da reclamação da alfândega;

e) Para as outras acções referentes ao transporte de passageiros, a partir do dia em que expira o prazo de validade do bilhete.

O dia indicado como ponto de partida da prescrição nunca é incluído nos prazos.

§ 3. No caso de reclamação administrativa dirigida ao caminho de ferro ao abrigo do artigo 41.°, a prescrição fica suspensa até ao dia em que o caminho de ferro conteste a reclamação por escrito e restitua os documentos que a acompanhavam. No caso de aceitação parcial da reclamação, o prazo da prescrição só volta a contar-se em relação à parte da reclamação que continuar em litígio. A prova da recepção da reclamação ou da resposta e a da restituição dos documentos ficam a cargo da parte que invoque esse facto.

As reclamações ulteriores que tiverem o mesmo objectivo não suspendem a prescrição.

§ 4. A acção prescrita já não pode ser exercida mesmo sob a forma de demanda em reconvenção ou por excepção.

§ 5. Com reserva das disposições anteriores, a suspensão e interrupção da prescrição são reguladas pelas leis e regulamentos do Estado em que a acção é intentada.

CAPÍTULO III

Liquidação de contas. Recursos dos caminhos de ferro entre si

ARTIGO 47.°

Liquidação de contas entre caminhos de ferro

Cada caminho de ferro é obrigado a pagar aos outros caminhos de ferro interessados a parte que lhes pertence do preço de transporte que ele cobrou ou deveria ter cobrado.

ARTIGO 48.°

Recursos 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 de bagagens, em virtude do disposto na presente Convenção, tem o direito de recurso contra os caminhos de ferro que participaram no transporte, em conformidade com as seguintes disposições:

a) O caminho de ferro por culpa do qual se verificou o prejuízo é o único responsável por este;

b) Quando o prejuízo tiver sido causado por culpa de mais de um caminho de ferro, cada um deles responde pelo prejuízo por ele causado. Quando não for possível fazer a distinção dessa responsabilidade, o encargo da indemnização é repartido entre eles segundo os princípios enunciados na alínea *c*);

c) Se não for possível fazer a prova de que o prejuízo foi causado por culpa de um ou mais caminhos de ferro, o encargo da indemnização devida é repartido por todos os caminhos de ferro que participaram no transporte, com excepção daqueles que provarem que o prejuízo não foi ocasionado nas suas linhas. A distribuição 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 49.°

Recursos no caso de indemnização por atraso na entrega

As regras enunciadas no artigo 48.° são aplicadas no caso de indemnização paga por atraso na entrega. Se este atraso teve por causa irregularidades verificadas em vários caminhos de ferro, o encargo da indemnização é distribuído por estes caminhos de ferro proporcionalmente à duração do atraso nas respectivas redes.

ARTIGO 50.°

Processo de recurso

§ 1. O caminho de ferro contra o qual for interposto um dos recursos previstos nos artigos 48.° e 49.° não tem direito a contestar a legitimidade do pagamento efectuado pelo caminho de ferro recorrente, quando a indemnização tiver sido fixada pela autoridade judicial depois de ter sido devidamente notificado e de ter sido colocado em condições de poder intervir no processo. O juiz da acção principal fixa, segundo as circunstâncias de facto, os prazos indivisíveis para a notificação e para a intervenção.

§ 2. O caminho de ferro que quiser recorrer deve apresentar o seu pedido numa única e mesma instância contra todos os caminhos de ferro interessados com os quais não tenha chegado a acordo, sob pena de perder o seu recurso contra aqueles que não tenha citado.

§ 3. O juiz deve julgar por uma única sentença todos os recursos submetidos à sua apreciação.

§ 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 51.°

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 deva ser intentada contra vários caminhos de ferro, o caminho de ferro demandante tem o direito de escolher de entre os juízes competentes, nos termos do § 1, aquele perante o qual apresenta o seu pedido.

ARTIGO 52.°

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 53.º

Aplicação do direito nacional

Na falta de estipulação na presente Convenção são aplicáveis as disposições das leis e regulamentos nacionais relativos ao transporte em cada Estado.

ARTIGO 54.º

Regras gerais de processo

Em todos os litígios a que dão lugar os transportes submetidos à presente Convenção o processo a seguir é o do juiz competente, com reserva das disposições em contrário insertas na Convenção.

ARTIGO 55.º

Execução das sentenças. Penhoras e cauções

§ 1. Quando as sentenças proferidas em processos contestados ou não contestados pelo juiz competente, em virtude das disposições da presente Convenção, se tiverem tornado executórias, nos termos das leis aplicadas por este juiz, tornam-se executórias em cada um dos outros Estados contratantes logo depois de cumpridas as formalidades prescritas no Estado interessado. Não é admitida a revisão do fundo da acção.

Estas disposições não se aplicam às sentenças que apenas são executórias provisòriamente, nem às condenações por perdas e danos que sejam proferidas, além das custas, contra um litigante por motivo da improcedência da sua demanda.

§ 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 só podem ser penhorados em face duma sentença proferida pela autoridade judicial do Estado de que depende o caminho de ferro titular desses 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 objecto de penhora num território diferente do do Estado de que depende o caminho de ferro proprietário, a não ser em virtude duma sentença proferida pela autoridade judicial deste último Estado.

As condições de impenhorabilidade dos vagões particulares são estabelecidas no Anexo VII da Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias por caminho de ferro (CIM).

§ 4. A caução a prestar para assegurar o pagamento das custas não pode ser exigida no decurso das acções judiciais fundadas no contrato de transporte internacional.

ARTIGO 56.º

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 o toque de 0,900.

§ 2. O caminho de ferro é obrigado a publicar os câmbios aos quais efectua a conversão das quantias expressas em unidades monetárias estrangeiras que tenham de ser pagas 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 57.º

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 transmiti-las aos outros Estados e caminhos de ferro;

b) Recolher, coordenar e publicar as informações de toda a espécie que interessem ao serviço dos transportes internacionais;

c) Facilitar, entre os vários caminhos de ferro, as relações financeiras necessárias ao serviço dos transportes internacionais e a cobrança dos créditos em atraso de pagamento e garantir, sob este ponto de vista, a segurança das relações dos caminhos de ferro entre si;

d) Procurar a conciliação, a pedido de um dos Estados contratantes ou de uma das empresas de transporte cujas linhas estejam inscritas na lista de linhas prevista no artigo 58.º, quer prestando os seus bons ofícios ou a sua mediação, quer por qualquer outro modo, com o fim de resolver as questões entre os referidos Estados ou empresas, acerca da interpretação ou aplicação da Convenção;

e) Emitir parecer consultivo, a pedido das partes em causa — Estados, empresas de transportes ou utentes —, acerca das questões referentes à interpretação ou aplicação da Convenção;

f) Colaborar na solução de litígios relativos à interpretação ou aplicação da Convenção por meio de arbitragem;

g) Informar os pedidos de modificação da presente Convenção e propor a reunião das Conferências previstas no artigo 66.º, quando necessárias.

§ 2. Um regulamento especial constituindo o Anexo II à presente Convenção fixa a sede, a composição e organização desta Repartição, assim como os seus meios de acção. Estabelece, além disso, as condições de funcionamento e de fiscalização. Este regulamento e as modificações que lhe forem introduzidas por acordos entre todos os Estados contratantes têm o mesmo valor e duração que a Convenção.

ARTIGO 58.º

Lista das linhas sujeitas à Convenção

§ 1. A Repartição Central prevista no artigo 57.º fica encarregada de estabelecer e actualizar a lista das linhas sujeitas à presente Convenção. Para esse efeito recebe as notificações dos Estados contratantes referentes à inscrição nesta lista ou à irradiação das linhas de um caminho de ferro ou de uma das empresas referidas no artigo 2.º

§ 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 inscrita na lista a tiver informado de que esta linha já se não encontra em situação de satisfazer às obrigações impostas pela Convenção.

§ 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 continuadas até ao destino.

ARTIGO 59.º

Disposições complementares

As disposições complementares que certos Estados contratantes ou certos caminhos de ferro participantes publiquem para a execução da Convenção serão por estes comunicadas à Repartição Central.

Os acordos concluídos para a adopção destas disposições podem ser postos em vigor nos caminhos de ferro que a eles aderiram, nas condições previstas pelas leis e regulamentos de cada Estado, sem que isso implique derrogação da Convenção internacional.

A sua entrada em vigor será notificada à Repartição Central.

ARTIGO 60.º

Resolução de litígios por arbitragem

§ 1. Os litígios que tenham por objecto a interpretação ou aplicação da Convenção, válida como lei nacional ou a título de direito convencional, e das disposições complementares publicadas por certos Estados contratantes podem, a pedido das partes, ser submetidos a tribunais arbitrais cuja composição e processo constam do Anexo IV da presente Convenção.

§ 2. No entanto, em caso de litígio entre Estados, as disposições do Anexo IV não obrigam as partes, que podem determinar livremente a composição do tribunal arbitral e o processo de arbitragem.

§ 3. A pedido das partes, pode ser confiada à jurisdição arbitral a resolução:

a) Sem prejuízo da resolução de litígios ao abrigo de outras disposições legais:

1.º De litígios entre Estados contratantes;
2.º De litígios entre Estados contratantes de uma parte e da outra Estados não contratantes;
3.º De 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) De litígios entre empresas de transporte;
c) De litígios entre empresas de transporte e utentes;
d) De litígios entre utentes.

§ 4. As condições de suspensão e de interrupção da prescrição das acções resultantes dum contrato de transporte internacional objecto de recurso ao processo arbitral instituído pelo presente artigo são determinadas pelo direito nacional do tribunal ordinário em que a acção deveria ser intentada.

§ 5. As sentenças proferidas pelos tribunais arbitrais contra empresas de transporte ou 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.

TITULO V

Disposições excepcionais

ARTIGO 61.º

Responsabilidade no tráfego por via férrea-via marítima

§ 1. Nos transportes por via férrea-via marítima que utilizem as linhas mencionadas no artigo 2.º, § 1, pode cada Estado, pedindo que seja feita a necessária menção na lista das linhas sujeitas à Convenção, acrescentar o conjunto das causas de isenção de responsabilidade adiante discriminadas às previstas no artigo 30.º

O transportador só as pode invocar se provar que o atraso na entrega, a perda ou a avaria se verificou no percurso marítimo, depois da carga das bagagens a bordo do navio e até à sua descarga do mesmo.

Estas causas de isenção de responsabilidade são as seguintes:

a) Actos, negligência ou falta do capitão, marinheiro, piloto ou propostos do transportador na navegação ou na administração do navio;

b) Inavegabilidade do navio, com a condição de pelo transportador ser feita a prova de que essa inavegabilidade não é imputável a uma falta de diligência razoável da sua parte para pôr o navio em condições de navegabilidade 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 à recepção, ao transporte e à preservação das bagagens;

c) Incêndio, com a condição de que o transportador faça a prova de que não foi provocado por acção ou falta sua, do capitão, marinheiro, piloto ou dos seus propostos;

d) Perigos ou acidentes do mar ou outras águas navegáveis;

e) Salvamento ou tentativa de salvamento de vidas ou bens no mar.

As causas de isenção de responsabilidade acima mencionadas em nada suprimem ou diminuem as obrigações gerais do transportador e nomeadamente a sua obrigação de empregar a diligência razoável para pôr o navio em estado de navegabilidade ou para lhe assegurar um armamento, equipamento ou abastecimento convenientes, ou para adaptar e pôr em bom estado todas as partes do navio em que as bagagens são carregadas, de maneira que estejam aptas à recepção do transporte e preservação das bagagens.

Quando o transportador invocar as precedentes causas de isenção, é, no entanto, responsável se o interessado provar que o atraso na entrega, a perda ou a avaria é devida a falta do transportador, do capitão, marinheiro, piloto ou dos seus propostos, falta essa diferente da prevista na alínea *a*).

§ 2. Quando um mesmo percurso marítimo for servido por várias empresas inscritas na lista mencionada no artigo 1.º, o regime de responsabilidade aplicável nesse percurso deve ser o mesmo para todas essas empresas.

Além disso, quando essas empresas tiverem sido inscritas na lista a pedido de vários Estados, a adopção deste regime deve ser objecto dum acordo prévio entre esses Estados.

§ 3. As medidas tomadas em conformidade com o presente artigo serão comunicadas à Repartição Central. Entrarão em vigor depois de expirado o prazo de trinta dias, pelo menos, a contar da data da carta pela qual a Repartição Central tiver notificado essas medidas aos outros Estados.

As bagagens em trânsito não serão afectadas pelas referidas medidas.

TÍTULO VI

Disposições finais

ARTIGO 62.º

Assinatura

A presente Convenção, da qual os anexos fazem parte integrante, fica aberta até 1 de Março de 1953 à assinatura dos Estados que foram convidados a fazer-se representar na Conferência ordinária de revisão.

ARTIGO 63.º

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 o Governo Suíço pôr-se-á em contacto com os Governos interessados, a fim de examinar com eles a possibilidade de ser posta em vigor a Convenção.

ARTIGO 64.º

Adesão à Convenção

§ 1. Todo o Estado não signatário que pretenda aderir à presente Convenção deve dirigir o seu pedido ao Governo Suíço, que o comunica 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 a sua oposição ao Governo Suíço, o pedido considera-se deferido de pleno direito e esse deferimento será comunicado pelo Governo Suíço ao Estado peticionário e a todos os Estados contratantes.

No caso contrário o Governo Suíço comunicará a todos os Estados contratantes e ao Estado peticionário 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 65.º

Duração do compromisso dos Estados contratantes

§ 1. A duração da presente Convenção é ilimitada. No entanto, qualquer Estado contratante pode desligar-se, nas seguintes condições:

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 no fim deste período deverá notificar a sua intenção, pelo menos com um ano de antecedência, 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 da expiração de um deles.

ARTIGO 66.º

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 dessa data, se tal for pedido por um terço, pelo menos, dos Estados contratantes.

De acordo com a maioria dos Estados contratantes, o Governo Suíço convida também Estados não contratantes.

De acordo com a maioria dos Estados contratantes, a Repartição Central convida a assistir à Conferência representantes:

a) De organizações internacionais governamentais com competência em matéria de transportes;

b) De organizações internacionais não governamentais que tratem de transportes.

A participação nos debates de delegações dos Estados não contratantes, assim como das organizações internacionais mencionadas na quarta alínea, 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 prévio das propostas de revisão. As disposições do Anexo III 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, mesmo em relação aos Estados contratantes que não ratifiquem a nova Convenção.

§ 3. No intervalo das conferências de revisão os artigos 5.º, 8.º, 10.º, 12.º, 13.º, 14.º, 15.º, 16.º, 17.º, 18.º, 21.º, 27.º, 47.º, 48.º, 49.º e 52.º e os Anexos I e IV podem ser actualizados 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 imediatamente aos Governos dos Estados contratantes por intermédio da Repartição Central. Serão consideradas aceites, a não ser que, no prazo de três meses a partir do dia da notificação, cinco Governos, pelo menos, tenham formulado objecções. Entram em vigor no primeiro dia do sexto mês que se seguir ao mês durante o qual a Repartição Central delas deu conhecimento aos Governos dos Estados contratantes. A Repartição Central designa esse dia ao fazer a notificação das decisões.

ARTIGO 67.º

Textos da Convenção. Traduções oficiais

A presente Convenção foi conclusa e assinada em língua francesa, conforme o uso diplomático estabelecido.

Juntam-se ao texto francês um texto em língua alemã, um em língua inglesa e um em língua italiana, que têm o valor de traduções oficiais. Em caso de divergência, faz fé o texto francês.

Em firmeza do que os plenipotenciários abaixo assinados, munidos dos seus plenos poderes, reconhecidos em boa e devida forma, assinaram a presente Convenção.

Feita em Berna, a 25 de Outubro de 1952, num único exemplar, que ficará depositado nos Arquivos da Confederação Suíça e do qual será entregue uma cópia autêntica a cada uma das Partes.

Pela Áustria:

Dr. Smetana.

Pela Bélgica:

Vte de Lantsheere.

Pela Bulgária:

B. Tzvetkov.

Pela Dinamarca:
Th. Jensen.

Pela Espanha:
José Ruiz de Arana y Bauer.
Duque de San Lucar la Mayor.
José de Aguinaga.

Pela Finlândia:
Väinö Häkkinen.

Pela França:
J. Chauvel.

Pela Grécia:
Philon Philon.

Pela Hungria:
Vermesy Sándor.

Pela Itália:
Odoardo Baldoni.

Pela Listenstaina:
W. Stucki.

Pelo Luxemburgo:
A. Clemang.

Pela Noruega:
Peter Anker.

Pelos Países Baixos:
A. Bentinck.

Pela Polónia:
Josef Ettinger.

Por Portugal:
António Pinto de Mesquita.

Pela Roménia:
M. Gervesco.

Pela Suécia:
T. Hammarström.

Pela Suíça:
W. Stucki.

Pela Checoslováquia:
Simovic.

Pela Turquia:
H. Germeyanligil.

Pela Jugoslávia:
Z. Djermanovic.

Pelo Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte:
Denis O'Neill.

Pelo Iraque:

Pelo Irão:

Pelo Líbano:
A. Nassif.

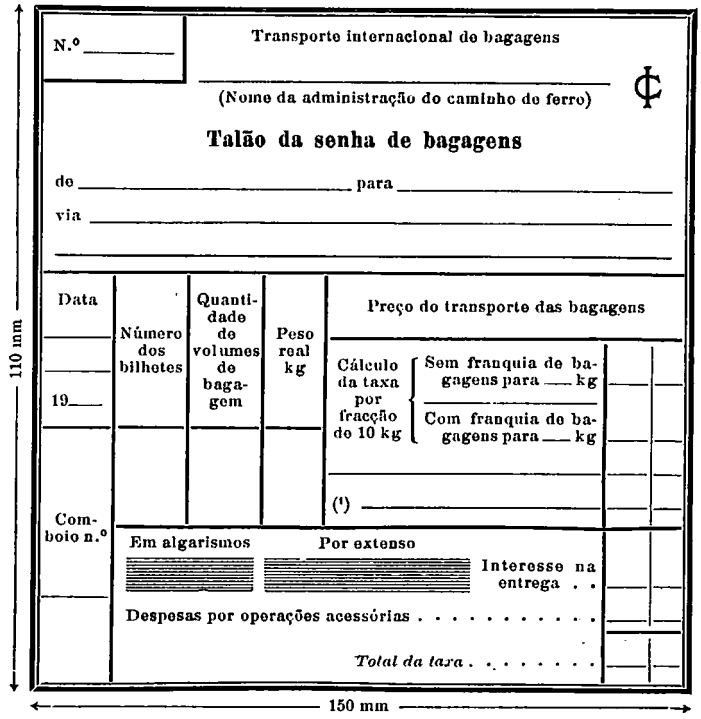
Pela Síria:

ANEXO I
(Artigo 21.º)

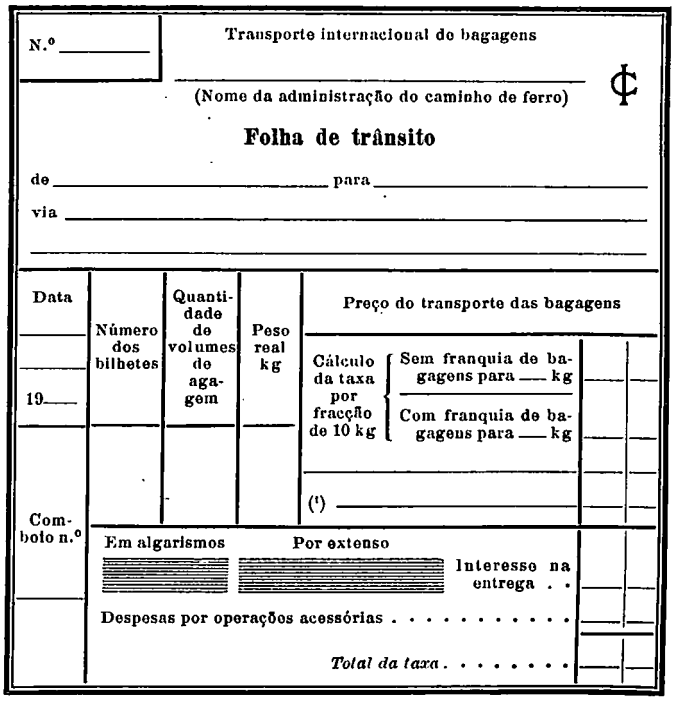
Modelo da senha de bagagens

O modelo compõe-se de três folhas, com o texto a seguir indicado. As administrações de caminhos de ferro determinam se todas as três folhas ou apenas as folhas 1 e 3 devem ser preenchidas por decalque.

1.ª folha



2.ª folha



(1) Os caminhos de ferro podem completar esta rubrica conforme as suas necessidades.

3.ª folha (anverso)

N.º _____

Transporte internacional de bagagens

_____

(Nome da administração do caminho de ferro)

¢

Senha de bagagens

de _____ para _____

via _____

Data	Número dos bilhetes	Quantidade de volumes de bagagem	Peso real kg	Preço do transporte das bagagens		
_____ 19__				Cálculo da taxa por fracção de 10 kg	Sem franquia de bagagens para __ kg	
					Com franquia de bagagens para __ kg	
				(¹) _____		
Comboio n.º	Em algarismos		Por extenso		Interesse na entrega	
	Despesas por operações acessórias					
	Total da taxa					

Ver no verso

(¹) Os caminhos de ferro podem completar esta rubrica conforme as suas necessidades.

3.ª folha (verso)

O presente transporte fica sujeito ao regime da Convenção internacional relativa ao transporte de passageiros e bagagens por caminho de ferro (CIV), assim como às condições das tarifas aplicáveis.

O passageiro é obrigado a assistir às formalidades exigidas pelas alfândegas e outras autoridades administrativas, salvo as excepções admitidas pelas administrações competentes.

As bagagens designadas no anverso serão entregues contra a apresentação da presente senha.

Os Plenipotenciários abaixo assinados acordam em que serão as seguintes as disposições que ficam constituindo o Anexo II à Convenção internacional relativa ao transporte de passageiros e bagagens por caminho de ferro (CIV) de 25 de Outubro de 1952.

ANEXO II

(Artigo 57.º)

Regulamento relativo à Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro

ARTIGO 1.º

§ 1. A Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro tem a sua sede em Berna, sob os auspícios do Governo Suíço.

A fiscalização da sua actividade, tanto no plano administrativo como no financeiro, exercer-se-á no quadro estabelecido pelo disposto no artigo 57.º da Convenção e será confiada a um Comité administrativo.

Para esse efeito o Comité administrativo

a) velará pela boa aplicação, por parte da Repartição Central, das Convenções, assim como dos outros textos dimanados das conferências de revisão, e proporá, se for caso disso, as medidas adequadas para facilitar a aplicação dessas Convenções e textos.

b) dará pareceres fundamentados sobre os assuntos que possam interessar à actividade da Repartição Central e que lhe sejam submetidos por um Estado contratante ou pelo director da Repartição.

§ 2. — *a*) O Comité administrativo reunirá em Berna. Compor-se-á de nove membros, escolhidos de entre os Estados contratantes.

b) A Confederação Suíça disporá de um assento permanente no Comité, do qual assumirá a presidência. Os outros Estados membros serão nomeados por cinco anos. A Conferência diplomática encarregada de pôr em vigor a Convenção, em execução do seu artigo 63.º e tendo em conta uma equitativa repartição geográfica, designará os Estados que devem fazer parte do Comité no primeiro período de cinco anos. Decidirá sobre as disposições adequadas para determinar a composição do Comité nos períodos ulteriores.

c) Se entre os Estados membros se der uma vaga, o próprio Comité administrativo designará um outro Estado contratante para ocupar o lugar vago.

d) Cada um dos Estados membros designará, como delegado do Comité administrativo, uma pessoa qualificada pela sua experiência em assuntos referentes aos transportes internacionais.

e) O Comité administrativo estabelecerá o seu regulamento interno e constituir-se-á por sua própria iniciativa.

Terá, pelo menos, uma reunião ordinária em cada ano; terá, além disso, reuniões extraordinárias quando forem pedidas por, pelo menos, três Estados membros.

O Secretariado do Comité administrativo ficará a cargo da Repartição Central.

As actas das sessões do Comité administrativo serão enviadas a todos os Estados contratantes.

f) As funções de delegado de um Estado membro serão gratuitas e as respectivas despesas de deslocação que acarretam ficarão a cargo desse mesmo Estado.

§ 3. — *a*) O Comité administrativo estabelecerá o regulamento relativo à organização, ao funcionamento e ao estatuto do pessoal da Repartição Central. O Governo Suíço apresentar-lhe-á um projecto para esse efeito.

b) O Comité administrativo nomeará o director, o vice-director e os conselheiros da Repartição Central; o Governo Suíço apresentar-lhe-á propostas para esse efeito. Para essas nomeações o Comité administrativo terá em conta muito especialmente a competência dos candidatos e uma repartição geográfica equitativa.

c) O Comité administrativo aprovará o orçamento anual da Repartição Central, tendo em conta o disposto no artigo 2.º seguinte, assim como o relatório anual da gerência.

A verificação das contas da Repartição Central, que incidirá exclusivamente sobre a concordância das escritas e dos documentos de contabilidade, no quadro do orçamento, será exercida pelo Governo Suíço. Este transmitirá essas contas, acompanhadas de um relatório, ao Comité administrativo.

O Comité administrativo comunicará aos Estados contratantes, juntamente com o relatório de gerência da Repartição Central e o resumo das contas anuais

deste último, as decisões, resoluções e recomendações que for chamado a formular.

d) O Comité administrativo enviará a cada conferência de revisão, dois meses, pelo menos, antes da abertura desta, um relatório sobre o conjunto da sua actividade a partir da anterior conferência.

ARTIGO 2.º

§ 1. As despesas da Repartição Central ficarão a cargo dos Estados contratantes proporcionalmente à extensão das linhas de caminho de ferro ou dos recursos aos quais se aplica a Convenção.

Todavia, as linhas de navegação participam nas despesas proporcionalmente a metade apenas dos seus percursos. Para cada um dos Estados a contribuição é de 1 fr. 80, no máximo, por quilómetro. Excepcionalmente, essa contribuição poderá, por acordo entre o Governo interessado e a Repartição Central, e com a aprovação do Comité administrativo, ser reduzida até ao máximo de 50 por cento em relação a linhas exploradas em condições especiais. A importância do crédito anual referente ao quilómetro será fixada, para cada exercício, pelo Comité administrativo, depois de ouvida a Repartição Central, e será sempre cobrada na totalidade. Quando as despesas efectivas da Repartição Central não tiverem atingido a importância do crédito calculado nesta base, o saldo não gasto passará a um fundo de reserva.

§ 2. Na ocasião da entrega aos Estados contratantes do relatório da gerência e do resumo das contas anuais a Repartição Central convidá-los-á a entregar a parte com que contribuem nas despesas do exercício findo. O Estado que, na data de 1 de Outubro, não tiver entregue a sua parte será convidado uma segunda vez a fazê-lo. Se este aviso não produzir efeito, a Repartição Central renová-lo-á no princípio do ano seguinte, na ocasião do envio do seu relatório de gerência do exercício findo. Se até à data de 1 de Julho seguinte não tiver sido tomado em conta este aviso, será efectuada uma quarta diligência junto do Estado retardatário para o levar a pagar as duas anuidades vencidas. No caso de insucesso a Repartição Central avisá-lo-á, decorrido o prazo de três meses, de que, se o pagamento atrasado não for efectuado antes do fim do ano, a sua abstenção será interpretada como manifestação tácita da sua vontade de se retirar da Convenção. No caso de não ser dado qualquer seguimento a esta última diligência antes do dia 31 de Dezembro a Repartição Central, tomando nota da vontade, tàcitamente expressa pelo Estado em falta, de se retirar da Convenção, procederá à exclusão das linhas deste Estado da lista das linhas admitidas ao serviço dos transportes internacionais.

§ 3. As importâncias não cobradas deverão, tanto quanto possível, ser cobertas por meio dos créditos ordinários de que dispuser a Repartição Central e poderão ser repartidas por quatro exercícios. A parte do *deficit* que não puder ser coberta deste modo será levada, em conta especial, a débito dos outros Estados contratantes, em proporção com o número de quilómetros de linhas sujeitas à Convenção na época da contabilização e, em relação a cada um, na medida em que, durante o período de dois anos que findou na data da retirada do Estado em falta, com este tiver sido parte na Convenção.

§ 4. O Estado cujas linhas tiverem sido excluídas nas condições indicadas no precedente § 2 não poderá obter a readmissão das mesmas ao serviço dos transportes internacionais senão mediante o pagamento prévio das importâncias de que ficou devedor, em relação aos anos a considerar, acrescidas de um juro de 5 por cento, a contar do fim do sexto mês decorrido depois do dia em que a Repartição Central o convidou pela primeira vez a pagar as quotas-partes da contribuição que lhe competiam.

ARTIGO 3.º

§ 1. A Repartição Central publicará um boletim mensal contendo as informações necessárias para a aplicação da Convenção, nomeadamente as comunicações referentes à lista das linhas de caminhos de ferro e de outras empresas e aos objectos excluídos do transporte ou admitidos sob determinadas condições, assim como os estudos que julgar conveniente inserir nessas comunicações.

§ 2. O boletim será redigido em francês e alemão. Um exemplar será enviado gratuitamente a cada um dos Estados contratantes e a cada uma das administrações interessadas. Os outros exemplares solicitados serão pagos por um preço fixado pela Repartição Central.

ARTIGO 4.º

§ 1. As facturas e títulos de dívida relativos a transportes internacionais que ficarem por pagar poderão ser enviadas pela empresa credora à Repartição Central para que esta facilite a sua cobrança. Para este efeito a Repartição Central intimará a empresa de transporte devedora a pagar a importância devida ou a expor os motivos da sua recusa de pagamento.

§ 2. Se a Repartição Central entender que os motivos de recusa alegados são suficientemente fundados, ela convidará as partes a pleitearem perante o juiz competente ou, se as partes o solicitarem, perante o tribunal de arbitragem previsto no artigo 60.º da Convenção (Anexo IV).

§ 3. Quando a Repartição Central entender que a totalidade ou parte da importância é realmente devida, poderá, depois de consultado um perito, declarar que a empresa de transporte devedora é obrigada a entregar à Repartição Central a totalidade ou parte da dívida; a importância assim entregue deve ficar consignada, até decisão sobre o fundo da questão, pelo juiz competente ou pelo tribunal de arbitragem previsto no artigo 60.º da Convenção (Anexo IV).

§ 4. No caso de uma empresa de transportes não ter dado seguimento, dentro de quinze dias, às intimações da Repartição Central ser-lhe-á dirigida nova intimação, com a indicação das consequências da sua recusa.

§ 5. Dez dias depois desta nova intimação, se esta ficar sem efeito, a Repartição Central dirigirá ao Estado contratante de que depende a empresa de transportes um aviso justificado, convidando esse Estado a estudar as medidas a tomar e, nomeadamente, a examinar se ele deve manter na lista as linhas da empresa de transporte devedora.

§ 6. Se o Estado contratante de que depende a empresa de transportes devedora declarar que, a despeito da falta de pagamento, não entende que deve fazer excluir essa empresa da lista, ou se deixar sem resposta, durante seis semanas, a comunicação da Repartição Central, será considerado de pleno direito como aceitando a garantia da solvência da referida empresa no que respeita às dívidas resultantes dos transportes internacionais.

ARTIGO 5.º

Será cobrada uma remuneração para satisfazer as despesas especiais resultantes da actividade prevista no artigo 57.º, § 1, alíneas *d*) a *f*), da Convenção. A importância desta remuneração será fixada pelo Comité administrativo, sob proposta da Repartição Central.

ARTIGO 6.º

Disposição transitória

A primeira reunião ordinária do Comité administrativo, que será convocada pelo Governo Suíço, deve realizar-se no prazo de dois meses, a contar da entrada em vigor da Convenção.

O presente documento fica aberto à assinatura até 1 de Junho de 1953.

Em firmeza do que os Plenipotenciários abaixo assinados, munidos dos seus plenos poderes, reconhecidos em boa e devida forma, assinaram o presente documento.

Feito em Berna, em 11 de Abril de 1953, num exemplar único, que ficará depositado nos arquivos da Confederação Suíça e de que será entregue uma cópia autêntica a cada uma das Partes.

Pela Austria:
Dr. Smetana.

Pela Bélgica:
Vte de Lantsheere.
J. Truyen.

Pela Bulgária:
B. Tzvetkov.

Pela Dinamarca:
Th. Jensen.

Pela Espanha:
José Ruiz de Arana y Bauer.
Duc de San Lucar la Mayor.

Pela Finlândia:
Kurt Linden.

Pela França:
J. Chauvel.

Pela Grécia:
Philon Philon.

Pela Hungria:
Vermesy Sándor.

Pela Itália:
Odoardo Baldoni.

Pelo Líbano:
Mikaoui.
Chatila.

Pelo Listenstaina:
W. Stucki.

Pelo Luxemburgo:
A. Clemang.

Pela Noruega:
Olav Holtmon.

Pelos Países Baixos:
A. Bentinck.

Pela Polónia:
J. Tarnawski.

Por Portugal:
António Ferro.

Pela Roménia:
Emeric Stoffel.

Pelo Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte:
Denis O'Neill.

Pela Suécia:
G. de Sydow.

Pela Suíça:
W. Stucki.

Pela Checoslováquia:
L. Simovic.

Pela Turquia:
B. Balcioglu.

Pela Jugoslávia:
Sv. Savicevic.

ANEXO III
(Artigo 66.º, § 3)

Estatuto relativo à comissão de revisão

ARTIGO 1.º

Os Governos dos Estados contratantes comunicam as suas propostas referentes aos assuntos que cabem na 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.º

A Repartição Central convida a comissão a reunir sempre que se torne necessário ou a pedido de, pelo menos, cinco dos Estados contratantes.

Todos os Estados contratantes serão informados das reuniões em sessão da comissão com dois meses de antecedência. O aviso deve indicar com exactidão os assuntos cuja inscrição na ordem do dia é pedida.

ARTIGO 3.º

Todos os Estados contratantes podem tomar parte nos trabalhos da comissão.

Um Estado pode fazer-se representar por um outro Estado; todavia, um Estado não pode representar mais do que dois outros Estados.

Cada Estado toma a seu cargo as despesas dos seus representantes.

ARTIGO 4.º

A Repartição Central informa os assuntos a tratar e assume o serviço do secretariado da comissão.

O director e o vice-director da Repartição Central tomam parte nas sessões da comissão, com voto consultivo.

ARTIGO 5.º

De acordo com a maioria dos Estados contratantes, a Repartição Central convida a assistir às sessões da comissão, com voto consultivo, representantes:

a) De Estados não contratantes;

b) De organizações internacionais governamentais com competência em matéria de transportes, sob condição de reciprocidade;

c) De organizações internacionais não governamentais que se ocupem de transportes, sob condição de reciprocidade.

ARTIGO 6.º

A comissão fica vàlidamente constituída quando esteja representado um terço dos Estados contratantes.

ARTIGO 7.º

A comissão designa para cada sessão um presidente e um ou dois vice-presidentes.

ARTIGO 8.º

As deliberações são tomadas em francês e em alemão. As exposições dos membros da comissão são imediatamente traduzidas de viva voz e em resumo. O texto das propostas e as comunicações do presidente são traduzidas por extenso.

ARTIGO 9.º

A votação efectua-se por delegação e, quando requerida, por chamada nominal; cada delegação dum Estado contratante representado na sessão tem direito a um voto.

Uma proposta só será adoptada:

a) Se tomar parte na votação pelo menos metade das delegações representadas na comissão;

b) Se reunir a maioria dos votos expressos.

ARTIGO 10.º

As actas das sessões resumem as deliberações nas duas línguas.

Nestas actas devem ser incluídas as propostas e as decisões textualmente nas duas línguas. Em caso de divergência entre o texto francês e o texto alemão das actas no que respeita às decisões, faz fé o texto francês.

As actas serão distribuídas aos membros assim que seja possível.

Se não puderem ser aprovadas no decorrer da sessão, os membros entregarão ao secretariado, num prazo adequado, as correcções eventuais.

ARTIGO 11.º

Para facilitar os trabalhos, a comissão pode constituir subcomissões; pode também constituir subcomissões encarregadas de preparar determinados assuntos para uma sessão ulterior.

Cada subcomissão designa um presidente, um vice-presidente e, se for preciso, um relator. Quanto ao demais, as disposições dos artigos 1.º a 5.º e 8.º a 10.º aplicam-se por analogia às subcomissões.

ANEXO IV
(Artigo 60.º)

Regulamento de arbitragem

ARTIGO 1.º

Número de árbitros

Os tribunais arbitrais constituídos para apreciar os litígios que não sejam entre Estados serão compostos por um, três ou cinco árbitros, conforme as cláusulas do compromisso.

ARTIGO 2.º

Escolha dos árbitros

§ 1. Será prèviamente estabelecida uma lista de árbitros. Cada um dos Estados contratantes pode designar um máximo de dois árbitros, da respectiva nacionalidade, especialistas em direito internacional de transportes, para serem inscritos na lista de árbitros, estabelecida e mantida em dia pelo Governo Suíço.

§ 2. Se o compromisso previr um único árbitro, este será escolhido de comum acordo pelas partes.

Se o compromisso previr três ou cinco árbitros, cada uma das partes escolherá um ou dois árbitros, conforme o caso.

Os árbitros escolhidos em conformidade com a alínea anterior designarão de comum acordo o terceiro ou quinto árbitro, segundo o caso, o qual presidirá ao tribunal arbitral.

Se as partes não estiverem de acordo acerca da escolha do árbitro único ou se os árbitros escolhidos pelas partes não concordarem acerca da designação do terceiro ou quinto árbitro, segundo o caso, o tribunal árbitral será completado por um árbitro designado pelo presidente do Tribunal Federal Suíço, a requerimento da Repartição Central.

O tribunal arbitral será composto por pessoas que figurem na lista mencionada no § 1. No entanto, se o compromisso previr cinco árbitros, cada uma das partes poderá escolher um árbitro fora da lista.

§ 3. O árbitro único, o terceiro ou o quinto árbitro deve ser de nacionalidade diferente da das partes.

A intervenção duma terceira parte no litígio não afecta a composição do tribunal arbitral.

ARTIGO 3.º

Compromisso

As partes que recorrerem à arbitragem firmam um compromisso, o qual especifica, nomeadamente:

a) O objecto do litígio, determinado de maneira tanto quanto possível precisa e clara;

b) A composição do tribunal e os prazos úteis 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.º

Processo

O próprio tribunal arbitral decide qual o processo a seguir, tendo em conta, nomeadamente, as seguintes disposições:

a) O tribunal arbitral instrui e julga as causas que lhe são submetidas com base nos elementos fornecidos pelas partes e sem estar ligado pela interpretação destas, quando for chamado a definir o direito;

b) Não pode conceder nem mais nem objecto diverso do que constar das conclusões do autor, nem menos do que o réu tiver reconhecido como sendo devido;

c) A sentença arbitral, devidamente fundamentada, será 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.º

Secretaria

A Repartição Central funciona como secretaria do tribunal arbitral.

ARTIGO 6.º

Custas

A decisão arbitral fixa as custas e despesas, incluindo os honorários dos árbitros, e decide a qual das partes incumbe o seu pagamento ou em que proporções devem ser divididas entre elas.

Convenção internacional relativa ao transporte 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 caminho de ferro, assinada em Roma em 23 de Novembro de 1933, resolveram, ao abrigo do artigo 60.º da mesma Convenção, assinar uma nova Convenção para esse efeito e acordaram nos seguintes artigos:

TÍTULO PRIMEIRO

Objecto e âmbito da Convenção

ARTIGO 1.º

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 ao transporte com uma declaração de expedição directa para percursos que atravessem territórios de, pelo menos, dois dos Estados contratantes e se efectuem exclùsivamente por linhas constantes da lista estabelecida nos termos do artigo 58.º

§ 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 ficam sujeitas à legislação do Estado de partida:

a) Quando as linhas pelas quais se efectua o trânsito sejam exploradas exclusivamente 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, os caminhos de ferro interessados tenham assinado acordos particulares em virtude dos quais estes transportes não são considerados internacionais.

§ 3. As remessas entre estações de dois Estados limítrofes, quando as linhas pelas quais se efectua o transporte forem exclusivamente exploradas por caminhos de ferro de um destes Estados, estão sujeitas à legislação desse Estado se o expedidor, pela escolha do modelo da declaração de expedição, reivindicar o regime do regulamento interno aplicável a esses caminhos de ferro e a tal se não opuserem as leis e regulamentos de qualquer dos Estados interessados.

ARTIGO 2.º

Disposições relativas aos transportes combinados

§ 1. Podem ser incluídas na lista prevista no artigo 1.º, além dos caminhos de ferro, as carreiras regulares de serviços automóveis ou de navegação complementares de percursos por via férrea que efectuem os transportes internacionais sob a responsabilidade de um dos Estados contratantes ou de um dos caminhos de ferro constantes da lista.

§ 2. As empresas que exploram estas carreiras ficam sujeitas a todas as obrigações impostas e investidas em todos os direitos reconhecidos aos caminhos de ferro pela presente Convenção, sob reserva das derrogações que resultem necessàriamente das diferentes modalidades de transporte. Todavia, as normas de responsabilidade estabelecidas pela presente Convenção não podem ser objecto de derrogação.

§ 3. O Estado que pretenda que seja incluída na lista qualquer das carreiras referidas 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 caminhos de ferro e serviços de transporte diferentes dos referidos 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 estabelecido pela presente Convenção, a fim de serem tidas em conta as particularidades de cada modalidade de transporte. Podem neste caso prever o uso de um título de transporte diferente do previsto pela presente Convenção.

ARTIGO 3.º

Objectos excluídos do transporte

São excluídos do transporte, sob reserva das derrogações previstas no artigo 4.º, § 2:

a) Os objectos cujo transporte é reservado à administração dos correios, embora apenas num dos territórios a percorrer;

b) Os objectos que, pelas suas dimensões, pelo seu peso ou acondicionamento, sejam impróprios para o transporte requerido, em virtude das instalações ou do material, embora sòmente num dos caminhos de ferro a utilizar;

c) Os objectos cujo transporte é proibido, embora ùnicamente num dos territórios a percorrer;

d) As substâncias e objectos excluídos do transporte em virtude do Anexo I à presente Convenção.

ARTIGO 4.º

Objectos admitidos ao transporte sob certas condições

§ 1. Os objectos abaixo mencionados são admitidos ao transporte nas seguintes condições:

a) As substâncias e objectos mencionados no Anexo I à presente Convenção são admitidos nas condições nele estabelecidas;

b) Os transportes fúnebres são admitidos nas seguintes condições:

1.º O transporte é efectuado em grande velocidade, sob a guarda de uma pessoa que o acompanhe, salvo se o transporte em pequena velocidade ou a dispensa de acompanhamento forem admitidos em todos os caminhos de ferro que participem no transporte;

2.º As despesas de transporte são obrigatòriamente pagas à partida;

3.º O transporte está sujeito às leis e regulamentos de polícia de cada Estado, a não ser que seja regulado por convenções especiais entre vários Estados;

c) São admitidos os veículos de caminho de ferro rolando sobre as próprias rodas, desde que um caminho de ferro verifique que estão em estado de circular e o ateste por meio de inscrição aposta no veículo ou por um certificado especial; as locomotivas, tênderes e automotoras devem, além disso, ser acompanhados por um agente fornecido pelo expedidor e cuja função principal é assegurar a sua lubrificação;

[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.

d) Os animais vivos são admitidos nas seguintes condições:

1.º As remessas de animais vivos devem ser acompanhadas por um guarda fornecido pelo expedidor, a não ser que se trate de animais de pequeno porte entregues ao transporte em gaiolas, caixas, cestos, etc., bem fechados; no entanto, o acompanhamento não será exigido no caso das excepções previstas por tarifas internacionais ou por acordos celebrados entre caminhos de ferro;

2.º O expedidor deve conformar-se com as prescrições de polícia veterinária dos Estados de expedição, de destino e de trânsito;

e) Os objectos cujo transporte apresente, na opinião do caminho de ferro, dificuldades especiais em virtude das instalações ou do material, embora ùnicamente num dos caminhos de ferro utilizados, apenas são admitidos nas condições técnicas ou de exploração especiais determinadas em cada caso pelo caminho de ferro. Estes transportes podem ser sujeitos a demoras de entrega especiais, fixadas pelo caminho de ferro quando da efectivação do contrato de transporte.

§ 2. Dois ou mais Estados contratantes podem estabelecer, por meio de acordos, que determinados objectos excluídos pela presente Convenção sejam, sob certas condições, admitidos ao transporte internacional entre esses Estados ou que as substâncias e objectos mencionados no Anexo I sejam admitidos em condições menos rigorosas do que as previstas no mesmo Anexo I.

Quando acordos desta natureza admitam ao transporte substâncias e objectos que dele estejam excluídos, segundo as prescrições do Anexo I, esses acordos devem ser comunicados à Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro, que inscreverá na ordem do dia da primeira sessão da comissão de peritos as disposições do acordo respeitante a essa admissão, a não ser que essas disposições já tenham sido examinadas e rejeitadas pela comissão.

Os caminhos de ferro podem também, por meio de cláusulas insertas nas suas tarifas, aceitar determinados objectos excluídos do transporte pela presente Convenção ou admitir condições menos rigorosas do que as previstas no Anexo I para as substâncias e objectos admitidos condicionalmente por esta Convenção.

ARTIGO 5.º

Obrigação para o caminho de ferro de efectuar o transporte

§ 1. O caminho de ferro é obrigado a efectuar, de harmonia com as condições da presente Convenção, qualquer transporte de mercadorias desde que:

a) O expedidor se conforme com as prescrições da presente 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 pode evitar e que não está ao seu alcance remediar.

§ 2. O caminho de ferro não é obrigado a aceitar os objectos cuja carga, transbordo e descarga exijam o emprego de meios especiais, salvo se as estações onde estas operações devem ser efectuadas dispuserem desses meios.

§ 3. O caminho de ferro não é obrigado a aceitar senão as remessas cujo transporte possa ser efectuado sem demora; as prescrições em vigor na estação expedidora determinam os casos em que esta estação tem obrigação de aceitar provisòriamente em depósito as remessas que não satisfaçam esta condição.

§ 4. As remessas devem ser expedidas pela ordem da sua aceitação ao transporte, salvo o caso previsto no § 5.

§ 5. Se o interesse público ou as necessidades da exploração o exigirem, pode a autoridade competente decidir:

a) Que o serviço seja suspenso no todo ou em parte;

b) Que certas expedições sejam temporàriamente excluídas ou admitidas sòmente sob certas condições;

c) Que certas expedições beneficiem temporàriamente de prioridade.

Estas medidas devem ser, sem demora, levadas ao conhecimento do público e dos caminhos de ferro, ficando a cargo destes comunicá-las aos caminhos de ferro dos outros Estados, tendo em vista a sua publicação.

Se se reconhecer que a duração de aplicação destas medidas deva exceder um mês, será o facto comunicado à Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro, que por sua vez o participará aos outros Estados.

§ 6. Qualquer infracção ao disposto neste artigo por parte do caminho de ferro pode dar origem a uma acção da reparação do prejuízo causado.

TÍTULO SEGUNDO

Do contrato de transporte

CAPÍTULO I

Forma e condições do contrato de transporte

ARTIGO 6.º

Teor e forma da declaração de expedição

§ 1. O expedidor deve apresentar para cada expedição internacional sujeita à presente Convenção uma declaração de expedição conforme o modelo previsto no Anexo II à presente Convenção.

O formato do modelo da declaração de expedição pode, no entanto, ser reduzido por meio de disposições tarifárias para determinados tráfegos entre países limítrofes.

Os modelos da declaração de expedição devem ser impressos em papel de escrever branco e resistente; para a grande velocidade terão duas faixas vermelhas de, pelo menos, 1 cm de largura, uma no bordo superior, outra no bordo inferior, no anverso e no verso. Para o duplicado da declaração de expedição pode utilizar-se papel azul-claro.

§ 2. As tarifas internacionais ou os acordos entre caminhos de ferro determinam a língua em que devem ser impressos os modelos das declarações de expedição. Na falta de disposições, de tarifas ou de acordos, os modelos devem ser impressos numa das línguas oficiais do Estado expedidor; devem, além disso, conter um texto em francês, em alemão ou em italiano, e podem conter todas as traduções em outras línguas julgadas úteis.

A parte a preencher pelo expedidor deve ser redigida numa das línguas oficiais do país de partida. Tarifas internacionais ou acordos especiais entre caminhos de ferro podem prever se devem ser acrescentadas traduções e quais devem ser essas traduções. Na sua falta o expedidor deve juntar uma tradução em francês, em alemão ou em italiano, a não ser que as inscrições sejam redigidas numa destas três línguas.

O caminho de ferro pode exigir que as indicações e declarações a inscrever pelo expedidor na declaração de expedição e nos anexos sejam feitas em caracteres latinos.

§ 3. As partes do modelo enquadradas por traços grossos devem ser preenchidas pelo caminho de ferro e as

restantes pelo expedidor. O expedidor deve riscar com um traço as casas inúteis.

§ 4. A escolha do modelo branco da declaração de expedição ou do modelo com faixas encarnadas indica se a mercadoria deve ser transportada em pequena ou em grande velocidade. Salvo acordo entre todos os caminhos de ferro interessados, não é admitido o pedido de transporte em grande velocidade numa parte do percurso e em pequena velocidade noutra parte.

§ 5. As indicações feitas na declaração de expedição devem ser escritas ou impressas em caracteres indeléveis. Não serão aceites as declarações de expedição com entrelinhas, rasuradas ou em que tenham sido colados pedaços de papel. São admitidas emendas sob a condição de o expedidor as ressalvar com a sua assinatura e de escrever, por extenso, as quantidades rectificadas quando se tratar do número ou do peso dos volumes.

§ 6. A declaração de expedição deve obrigatòriamente conter as seguintes indicações:

a) Lugar e data da apresentação da declaração de expedição;

b) Designação do caminho de ferro de expedição;

c) Designação do caminho de ferro de destino e da estação destinatária, com todas as especificações necessárias para evitar qualquer confusão entre as várias estações, servindo quer uma mesma localidade, quer localidades com o mesmo nome ou nomes análogos;

d) Nome e morada do destinatário. Só pode ser indicada como destinatário uma única pessoa física ou outra entidade de direito. A indicação da estação ou de um agente da estação de destino como destinatário só é admitida se a tarifa aplicável o permitir expressamente. As direcções que não indicarem o nome do destinatário, tais como «à ordem de . . .» ou «ao portador do duplicado da declaração de expedição», não são autorizadas;

e) A designação da mercadoria, a indicação do peso ou, na sua falta, uma indicação análoga, conforme as prescrições do caminho de ferro de expedição. Quando as leis ou regulamentos do país de partida autorizarem o expedidor a entregar ao transporte as suas remessas sem indicação do peso ou outra que a substitua, esse peso ou essa indicação será inscrito pelo caminho de ferro de expedição.

As mercadorias devem ser designadas: as que figuram no Anexo I, sob o nome que lhes é dado nesse Anexo; as outras mercadorias, quando o expedidor solicite a aplicação de uma tarifa determinada, sob o nome que lhes é dado nessa tarifa, e, em todos os outros casos, sob a designação, correspondente à sua natureza, corrente no comércio no Estado de partida.

Se o espaço reservado na declaração de expedição para a especificação das mercadorias for insuficiente, a designação dos artigos deve ser feita em folhas com as mesmas dimensões desse documento, cuidadosamente ligadas a este e assinadas pelo expedidor. A declaração de expedição deve mencionar a existência dessas folhas. No caso de ser indicado o peso total da remessa, essa indicação deve ser feita na própria declaração de expedição;

f) Nas remessas constantes de vários volumes: a quantidade de volumes; as suas marcas e números ou, na sua falta, a indicação de que os volumes trazem a morada do destinatário; a descrição da embalagem. Essas mesmas indicações devem figurar na declaração de expedição referente a vagões completos, comportando uma ou várias peças, despachados em tráfego por via férrea-via marítima e que devam ser transbordados.

Para as remessas cuja operação de carga incumbe ao expedidor: o tipo (vagão fechado, aberto, especial ou particular), o número; as marcas de propriedade do vagão e, para os vagões particulares, a tara;

g) A enumeração pormenorizada dos documentos exigidos pelas alfândegas e outras autoridades administrativas, que se juntam à declaração de expedição ou se mencionam como postos à disposição do caminho de ferro numa determinada estação ou num posto de alfândega ou de qualquer outra autoridade;

h) A assinatura do expedidor, bem como a indicação do seu nome e morada, completados, quando ele o julgue conveniente, com o seu endereço telegráfico ou telefónico. A assinatura pode ser impressa ou substituída pelo carimbo do expedidor, se o permitirem as leis e regulamentos em vigor na estação expedidora. Só deve figurar como expedidor, na declaração de expedição, uma única pessoa física ou qualquer outra entidade de direito.

§ 7. Além disso, a declaração de expedição deve, se for caso disso, conter todas as outras indicações previstas pela presente Convenção, nomeadamente as seguintes:

a) A indicação «a entregar na estação» ou a indicação «entrega ao domicílio», sob a condição de estes modos de entrega serem admitidos na estação destinatária;

b) As tarifas a aplicar, nomeadamente as tarifas especiais ou excepcionais, previstas no artigo 11.°, § 4, alínea *c*), e no artigo 35.°;

c) O total, em algarismos e por extenso, correspondente ao interesse na entrega, declarado em conformidade com o artigo 20.°;

d) As despesas que o expedidor toma a seu cargo, ao abrigo do artigo 17.°;

e) O total, em algarismos e por extenso, do reembolso e dos desembolsos, nos termos do artigo 19.°;

f) O percurso prescrito de acordo com as disposições do artigo 10.°, § 1, e a indicação das estações em que devem ser efectuadas as operações de alfândega e de outras autoridades administrativas;

g) As indicações referentes às formalidades exigidas pelas alfândegas e outras entidades administrativas, nos termos do artigo 15.°;

h) A indicação de que o destinatário tem o direito de modificar o contrato de transporte; esta indicação, que deve ser inscrita na casa «Declaração para o cumprimento de . . .», deve ser redigida do seguinte modo: «Destinatário autorizado a dar ordens ulteriores».

§ 8. Não é permitido inserir outras indicações na declaração de expedição, salvo quando forem prescritas ou autorizadas pelas leis e regulamentos dum Estado, ou pelas tarifas, e não forem contrárias ao disposto na presente Convenção.

É proibido substituir a declaração de expedição por quaisquer outros documentos, bem como adicionar-lhe quaisquer outros além dos prescritos ou admitidos pela presente Convenção ou pelas tarifas. No entanto, quando as leis e regulamentos em vigor na estação expedidora o prescreverem, o expedidor deve preencher, além da declaração de expedição, um documento destinado a ser conservado pelo caminho de ferro para lhe servir de prova do contrato de transporte.

§ 9. Deve ser preenchida uma declaração de expedição para cada remessa. No entanto, não poderão ser entregues ao transporte a coberto de uma única declaração de expedição:

a) Mercadorias que, pela 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 e outras autoridades administrativas;

d) As mercadorias admitidas ao transporte sob determinadas condições, quando se trate de substâncias e objectos cujo carregamento em comum ou com outras

mercadorias seja proibido em virtude do Anexo I à presente Convenção.

§ 10. Uma mesma declaração de expedição só pode abranger a carga de um único vagão. No entanto, podem ser entregues ao transporte com uma declaração de expedição única:

a) As massas indivisíveis e objectos de dimensões excepcionais cujo carregamento exigir mais de um vagão;

b) As remessas carregadas em vários vagões, quando disposições particulares do tráfego ou das tarifas internacionais o autorizarem na totalidade do percurso.

§ 11. O expedidor é autorizado a inscrever na parte inferior do verso da declaração de expedição, mas a título de simples informação para o destinatário e sem que daí resulte obrigação ou responsabilidade para o caminho de ferro, determinadas indicações relativas ao despacho, tais como:

«Remete N. . . .»;
«Por ordem de N. . . .»;
«À disposição de N. . . .»;
«Para ser reexpedido para N. . . .»;
«Segurado por N. . . .»;
«Para a linha de navegação N. . . .» ou «Para o navio N. . . .»;
«Proveniente da linha de navegação N. . . .» ou «Do navio N. . . .»;
«Para a carreira de serviço automóvel N. . . .»;
«Proveniente da carreira de serviço automóvel N. . . .»;
«Para a linha aérea N. . . .»;
«Proveniente da linha aérea N. . . .»;
«Para exportação com destino a N. . . .».

ARTIGO 7.º

Responsabilidade pelas indicações da declaração de expedição. Sobretaxas. Medidas a tomar no caso de excesso de carga

§ 1. O expedidor é responsável pela exactidão das indicações e declarações por ele inscritas na declaração de expedição; responde por todas as consequências resultantes do facto de essas declarações ou indicações serem irregulares, inexactas, incompletas ou inscritas em lugar diferente do reservado a cada uma delas; se este espaço for insuficiente, o expedidor fará nele uma chamada indicando o lugar da declaração de expedição onde foi completada a 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 medidas de segurança prescritas no Anexo I.

Quando se trate da verificação do conteúdo da remessa, o expedidor ou o destinatário deve ser convidado a assistir a essa verificação, conforme ela se realize 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 verificação tiver lugar, esta deve ser feita na presença de duas testemunhas estranhas ao caminho de ferro. O caminho de ferro, no entanto, não pode proceder a qualquer verificação do conteúdo em trânsito, a não ser que esta operação seja imposta pelas necessidades de exploração ou pelos regulamentos das alfândegas ou de outras autoridades administrativas.

Se o resultado da verificação não corresponder às indicações da declaração de expedição, deve esse resultado ser mencionado 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, as despesas ocasionadas pela verificação sobrecarregam a mercadoria, salvo se tiverem sido pagas na ocasião.

§ 3. As leis e regulamentos de cada Estado determinam as condições em que o caminho de ferro tem o direito ou a obrigação de verificar o peso da mercadoria ou o número dos volumes, assim como a tara real dos vagões.

O caminho de ferro é obrigado a indicar na declaração de expedição o resultado das verificações feitas relativamente ao peso, ao número de volumes, assim como à tara real dos vagões.

§ 4. No caso de pesagem em báscula, o peso é determinado deduzindo do peso total do vagão carregado a tara inscrita no mesmo vagão, a não ser que se obtenha uma tara diferente por pesagem especial do vagão vazio.

§ 5. Se uma pesagem efectuada pelo caminho de ferro depois da conclusão do 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 no cálculo do preço de transporte nos seguintes casos:

a) Se a diferença é manifestamente devida à natureza da mercadoria ou às influências atmosféricas;

b) Se a pesagem efectuada pelo caminho de ferro depois da conclusão do contrato de transporte for efectuada em 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. Pode o caminho de ferro, sem prejuízo do pagamento da diferença do preço de transporte e de uma indemnização por dano eventual, cobrar uma sobretaxa nos casos e nas condições abaixo mencionados:

a) No caso de designação irregular, inexacta ou incompleta das substâncias e objectos excluídos do transporte em virtude do Anexo I, a sobretaxa é de 3 francos por quilograma de peso bruto de todo o volume;

b) No caso quer de designação irregular, inexacta ou incompleta das substâncias e objectos aceites ao transporte sob determinadas condições em virtude do Anexo I, quer de inobservância das medidas de segurança prescritas no mesmo Anexo, a sobretaxa é de 2 francos por quilograma de peso bruto de todo o volume;

c) No caso de designação indicando de maneira irregular, inexacta ou incompleta a natureza de uma remessa compreendendo mercadorias diferentes das previstas nas alíneas *a*) e *b*) do presente parágrafo ou, de um modo geral, em caso de designação podendo, de qualquer maneira, fazer beneficiar a remessa de uma tarifa mais reduzida do que aquela que lhe é efectivamente aplicável, a sobretaxa é igual ao dobro da diferença entre o preço de transporte desde o ponto de partida até ao ponto de chegada regularmente aplicável com a designação irregular, inexacta ou incompleta e a que teria sido cobrada se a designação tivesse sido regular, exacta e completa.

Quando uma remessa for constituída por mercadorias a que correspondam taxas diferentes e o peso de cada uma delas possa ser determinado sem dificuldade, a sobretaxa é calculada segundo a taxa aplicável a cada uma das mercadorias, se deste modo de calcular resultar uma sobretaxa mais reduzida;

d) No caso de indicação de um peso inferior ao peso real, a sobretaxa é igual ao dobro da diferença entre o preço de transporte do peso declarado e o do peso verificado desde a estação expedidora até à estação destinatária;

e) No caso de excesso de carga de um vagão carregado pelo expedidor, a sobretaxa é igual a seis vezes o preço de transporte entre a estação expedidora e a estação destinatária do peso em excesso sobre o limite de

carga; há excesso de carga quando a carga de um vagão excede o limite de carga, definido da seguinte maneira:

Quando um vagão tem uma única inscrição relativa ao peso da carga que pode receber, esta é considerada como indicando a carga normal; o limite de carga é neste caso igual a esta carga normal aumentada de 5 por cento.

Quando um vagão tem duas inscrições a que indica a tonelagem mais baixa determina a carga normal e a que indica a tonelagem mais elevada determina o limite de carga;

f) Se houver, para um mesmo vagão, indicação de um peso inferior ao peso real e sobrecarga, são cobradas cumulativamente as sobretaxas relativas a estas duas infracções.

§ 7. A sobretaxa a cobrar nos termos do § 6 sobrecarrega a mercadoria transportada, seja qual for o lugar onde forem verificados os factos que a justificam.

§ 8. A importância da sobretaxa e o motivo da sua cobrança devem ser mencionados na declaração de expedição.

§ 9. 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 provocada, no decurso do transporte, por influências atmosféricas, se for provado que o carregamento do vagão foi efectuado em conformidade com as prescrições em vigor na estação expedidora;

d) No caso de aumento de peso surgido 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 2 por cento do peso declarado.

§ 10. Quando o excesso de carga dum 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 cobrança de sobretaxa. O expedidor é, neste caso, convidado sem demora a indicar o destino a dar ao excesso de carga.

Todavia, o destinatário que tiver modificado o contrato de transporte, ao abrigo do artigo 22.°, deve ser avisado e convidado a dar instruções acerca do excedente de carga.

O excesso de carga é taxado pelo percurso efectuado, segundo o preço de transporte aplicado ao carregamento principal, com a sobretaxa prevista no § 6, se ela for devida; 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 o excesso de carga ser enviado à estação de destino do carregamento principal, a outra estação destinatária ou para ser devolvido à estação expedidora, o excesso de carga será considerado como remessa distinta.

ARTIGO 8.°

Conclusão do contrato de transporte. Duplicado da declaração de expedição

§ 1. O contrato de transporte fica concluído desde o momento em que o caminho de ferro expedidor aceita ao transporte a mercadoria acompanhada da declaração de expedição. A aceitação verifica-se pelo carimbo da estação expedidora, com a data da aceitação, aposto na declaração de expedição.

§ 2. A aposição do carimbo deve ser feita imediatamente depois da entrega da totalidade da remessa constante da declaração de expedição e do pagamento das despesas a cargo do expedidor. Esta aposição deve ser feita na presença do expedidor, se este assim o exigir.

§ 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 compete ao expedidor em virtude das prescrições tarifárias ou das convenções com ele celebradas, quando tais convenções forem permitidas na estação expedidora, as indicações da declaração de expedição, relativas quer ao peso, quer ao número de volumes, só fazem prova contra o caminho de ferro se a verificação desse peso ou do número de volumes tiver sido feita pelo caminho de ferro e designada na declaração de expedição.

§ 5. O expedidor deve apresentar ao caminho de ferro, juntamente com a declaração de expedição, o duplicado conforme o modelo do Anexo II à presente Convenção.

O caminho de ferro é obrigado a certificar, pela aposição do carimbo datador no duplicado, a recepção da mercadoria e a data da aceitação ao transporte.

Este duplicado não tem o valor nem da declaração de expedição que acompanha a remessa nem de um conhecimento.

ARTIGO 9.°

Tarifas. Proibição de contratos particulares

§ 1. O preço de transporte e as despesas por operações acessórias são calculados em conformidade com as tarifas legais em vigor e devidamente publicadas em cada Estado, válidas no momento da conclusão do contrato de transporte, embora o preço seja calculado separadamente em diferentes secções do percurso.

No entanto, a publicação das tarifas internacionais só é obrigatória nos Estados cujos caminhos de ferro participam nessas tarifas como linhas de partida e de chegada.

Os aumentos de tarifas internacionais e outras disposições que teriam por efeito tornar mais rigorosas as condições de transporte previstas nessas tarifas só entram em vigor quinze dias, pelo menos, depois da sua publicação. Todavia,

a) Se uma tarifa internacional previr a extensão duma tarifa interna ao percurso total, aplicam-se os prazos de publicação dessa tarifa interna;

b) Os aumentos dos preços duma tarifa internacional que resultem de um aumento geral dos preços das tarifas internas dum caminho de ferro participante entram em vigor no dia imediato à sua publicação, sob condição de a adaptação dos preços da tarifa internacional que provocam esse aumento ter sido anunciada com, pelo menos, quinze dias de antecedência. Esse anúncio não pode, todavia, ser anterior à data da publicação do aumento dos preços das tarifas internas em causa.

As tarifas devem conter todas as indicações necessárias ao cálculo do preço de transporte e das despesas por operações acessórias e especificar, se for caso disso, as condições em que o câmbio será tido em conta.

§ 2. As tarifas devem conter todas as indicações especiais dos diversos transportes e, especialmente, a velocidade a que se aplicam. Se, para todas ou para determinadas mercadorias ou para determinados percursos, um caminho de ferro tiver uma tarifa comportando uma única velocidade, esta tarifa pode ser aplicada aos transportes efectuados, tanto com a declaração de expedição

branca como com a de faixas encarnadas, nas condições de prazo de entrega resultantes, para cada uma dessas declarações de expedição, das disposições do artigo 6.°, § 4, 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.

A aplicação duma tarifa internacional pode ser subordinada à sua reivindicação expressa na declaração de expedição.

§ 3. As tarifas devem ser aplicadas de maneira uniforme a todos os interessados.

É expressamente proibido e nulo de pleno direito qualquer contrato particular que tenha por efeito conceder uma redução nos preços das tarifas.

Todavia, são autorizadas as reduções de preço devidamente publicadas e igualmente aplicáveis a todos os que estiverem nas mesmas condições, assim como as que são concedidas, quer para o serviço do caminho de ferro, quer para o serviço das administrações públicas, quer a favor de obras de beneficência.

§ 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 ou de barreira, de polícia, despesas de camionagem duma estação para outra não indicadas na tarifa, despesas de reparação de embalagem exterior ou interior das mercadorias necessárias para garantir a sua conservação e outras despesas análogas. Estas despesas devem ser devidamente verificadas e discriminadas à parte na declaração de expedição à qual devem apensar-se os documentos justificativos. Quando o pagamento destas despesas incumbe ao expedidor, os documentos justificativos não são entregues ao destinatário com a declaração de expedição, mas são enviados ao expedidor com a conta das despesas, como é determinado no artigo 17.°

ARTIGO 10.°

Percursos e tarifas aplicáveis

§ 1. O expedidor pode prescrever na declaração de expedição o percurso a seguir. Não o pode definir senão por estações fronteiras e, sendo caso disso, por estações de trânsito entre caminhos de ferro.

§ 2. Serão equiparadas a uma prescrição de percursos:

a) A indicação das estações onde devem ser cumpridas as formalidades exigidas pelas alfândegas e outras autoridades administrativas, assim como a das estações onde devem ser prestados cuidados especiais às remessas (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*, nomeadamente, 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.°, § 5, e no artigo 24.°, § 1, efectuar o transporte por um percurso diferente do prescrito pelo expedidor senão com a dupla condição de que:

a) As formalidades exigidas pelas alfândegas e outras autoridades administrativas, bem como os cuidados especiais a prestar à remessa (cuidados a prestar aos animais, renovação de gelo, etc.) se efectuarem sempre nas estações designadas pelo expedidor;

b) A remessa não tenha de suportar despesas e prazos de entrega superiores às despesas e prazos calculados em relação ao percurso indicado pelo expedidor.

§ 4. Sob reserva do disposto no § 3, as despesas e os prazos de entrega são calculados segundo o percurso prescrito pelo expedidor ou, na sua falta, segundo o percurso escolhido pelo caminho de ferro.

§ 5. O expedidor pode prescrever na declaração de expedição as tarifas a aplicar.

§ 6. Se as indicações dadas pelo expedidor não forem suficientes para a determinação do percurso ou das tarifas a aplicar ou se algumas dessas indicações forem 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 dessa escolha, a não ser em caso de dolo ou de culpa grave.

§ 7. Se existir uma tarifa internacional entre a estação expedidora e a estação destinatária e se, na falta de indicações suficientes por parte do expedidor, o caminho de ferro tiver aplicado essa tarifa, tem a obrigação de reembolsar o interessado, a seu pedido, da diferença eventual entre o preço de transporte assim cobrado e o que teria resultado, para o mesmo percurso, da junção doutras tarifas, quando essa diferença exceda 10 francos por declaração de expedição.

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 exceder os que resultariam das disposições dos parágrafos seguintes.

§ 2. Na falta de indicação dos prazos de entrega nos regulamentos ou tarifas internacionais conforme está previsto no § 1 e sob reserva das disposições dos parágrafos seguintes, os prazos de entrega serão os seguintes:

a) Para a grande velocidade:

1.° Prazo de expedição	12 horas
2.° Prazo de transporte, por fracção indivisível de 300 km de distância de aplicação das tarifas	24 horas

b) Para a pequena velocidade:

1.° Prazo de expedição	24 horas
2.° Prazo de transporte, por fracção indivisível de 200 km de distância de aplicação das tarifas	24 horas

§ 3. O prazo de transporte é calculado segundo a distância total entre a estação expedidora e a estação destinatária; o prazo de expedição é contado uma única vez, seja qual for 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 à expedição fora das estações ou para serem entregues fora das estações;

b) Para os transportes que utilizem:

Quer a via marítima quer as vias navegáveis interiores por *ferry-boat* ou pór barco,
Quer uma estrada não comportando via férrea,
Quer certas concordâncias ligando duas linhas de uma mesma rede ou de redes diferentes,
Quer uma linha secundária,
Quer uma linha de carris com bitola diferente da normal;

c) Para os transportes cujos preços foram calculados segundo tarifas interiores especiais e excepcionais de preços reduzidos;

d) Em circunstâncias extraordinárias susceptíveis de provocarem:

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 ao transporte, prevista no artigo 8.°, § 1. Todavia, para as remessas em grande velocidade, os prazos começam a contar-se vinte e quatro horas mais tarde quando o dia seguinte ao da aceitação ao transporte for domingo ou dia feriado oficial e quando a estação expedidora não estiver aberta, para as remessas em grande velocidade, nesse domingo ou dia feriado.

§ 7. O prazo de entrega fica suspenso:

a) Para todas as remessas, salvo em caso de falta imputável ao caminho de ferro, durante a paragem necessária para:

1.° A verificação em conformidade com o artigo 7.°, §§ 2 e 3, que revelar diferenças relativamente às indicações da declaração de expedição;
2.° O cumprimento das formalidades exigidas pelas alfândegas e outras autoridades administrativas;
3.° A alteração do contrato de transporte ordenada em virtude do disposto no artigo 21.° ou no artigo 22.°;
4.° Os cuidados especiais a prestar à remessa (cuidados a prestar aos animais, renovação de gelo, etc.);
5.° Qualquer interrupção de tráfego que impeça, temporàriamente, o início ou a continuação do transporte;

b) Para as remessas em pequena velocidade, nos domingos e dias feriados legais;

c) Para as remessas em grande velocidade, nos domingos e certos dias feriados oficiais, quando em qualquer Estado as leis e regulamentos previrem a interrupção total ou parcial do transporte das mercadorias em grande velocidade nos domingos e nesses dias feriados.

§ 8. Quando o prazo da entrega deva acabar depois da hora de encerramento da estação destinatária, o termo deste prazo fica transferido para duas horas depois da hora da primeira abertura da estação que se seguir ao termo do prazo de entrega.

Além disso, para as remessas em grande velocidade, quando o último dia do prazo de entrega for um domingo ou dia feriado oficial e quando a estação destinatária não estiver aberta para as remessas em grande velocidade nesse domingo ou dia feriado, o termo do prazo de entrega é transferido para o dia seguinte a esse domingo ou dia feriado.

§ 9. O prazo da entrega foi cumprido quando, antes do seu termo:

a) Tiver sido notificada a chegada da mercadoria e esta posta à disposição do destinatário, tratando-se de remessas a entregar na estação e que obrigam a um aviso de chegada;

b) A mercadoria estiver à disposição do destinatário, tratando-se de remessas a entregar na estação e de que não haja obrigação de enviar um aviso de chegada;

c) A mercadoria tiver sido posta à disposição do destinatário, tratando-se de remessas a entregar fora das estações.

ARTIGO 12.°

Estado da mercadoria. Embalagem

§ 1. Quando o caminho de ferro aceita ao transporte uma mercadoria que apresente indícios manifestos de avaria, pode exigir que o estado dessa mercadoria seja especialmente mencionado na declaração de expedição.

§ 2. Quando a natureza da mercadoria exija embalagem, o expedidor deve proceder a essa embalagem de modo que a mercadoria seja preservada de perda total ou parcial e de avaria no decurso do transporte e não possa causar prejuízo às pessoas, ao material ou às outras mercadorias.

Além disso a embalagem deve ser conforme as prescrições das tarifas e regulamentos do caminho de ferro de expedição.

§ 3. Se o expedidor se não 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 ausência 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. Deve, nomeadamente, reparar o prejuízo que o caminho de ferro tiver sofrido em consequência disso. Se a declaração de expedição não mencionar a falta de embalagem ou o seu estado deficiente, a prova desses defeitos compete ao caminho de ferro.

§ 5. Quando um expedidor envia habitualmente da mesma estação mercadorias da mesma natureza exigindo embalagem e as expede sem embalagem ou com uma embalagem deficiente, pode deixar de cumprir para cada expedição as prescrições do § 3, depositando nessa estação uma declaração geral em conformidade com o modelo previsto no Anexo III à presente Convenção. Neste caso a declaração de expedição deve trazer a menção da declaração geral entregue na estação expedidora.

§ 6. Salvo excepção prevista nas tarifas para as expedições constantes de vários volumes, o expedidor deve indicar em cada volume, de modo claro e indelével, que não dê lugar a qualquer confusão e em perfeita concordância com as indicações inscritas na declaração de expedição:

a) As marcas e números ou, na sua falta, a morada do destinatário;

b) A estação destinatária.

No caso de o regulamento aplicável ao caminho de ferro de expedição o prever, o nome e morada do destinatário devem ser inscritos, quer a descoberto, quer num rótulo dobrado, que só poderá ser aberto se faltar a declaração de expedição.

As indicações mencionadas nas alíneas *a*) e *b*) devem também figurar em cada elemento dos vagões completos que, expedidos em tráfego por via férrea-via marítima, devam ser transbordados.

As inscrições ou rótulos antigos devem ser riscados ou retirados pelo expedidor.

§ 7. Salvo excepção expressamente prevista nas tarifas, só poderão ser transportados em vagões completos os objectos frágeis (tais como: vidraria, porcelanas, louças de barro), os objectos susceptíveis de se espalharem pelos vagões (tais como: nozes, frutos, forragens, pedras), assim como as mercadorias que possam sujar ou deteriorar os outros volumes (tais como: carvão, cal, cinza, terras comuns, terras corantes), a não ser que tais mercadorias sejam embaladas ou ligadas de tal modo que não possam quebrar-se, perder-se, sujar ou deteriorar os demais volumes.

ARTIGO 13.º

Documentos a entregar para o cumprimento das formalidades exigidas pelas alfândegas e outras autoridades administrativas Precintagem aduaneira

§ 1. O expedidor é obrigado a juntar à declaração de expedição os documentos necessários para a satisfação das formalidades a cumprir, antes da entrega da mercadoria ao destinatário, perante as alfândegas e outras autoridades administrativas. Esses documentos devem referir-se exclusivamente às mercadorias constantes de uma mesma declaração de expedição, salvo prescrições administrativas ou tarifárias em contrário.

Quando esses documentos não puderem ser juntos à declaração de expedição, o expedidor deverá enviá-los em devido tempo aos serviços da estação, da alfândega ou de qualquer outra autoridade, onde as formalidades devem ser cumpridas; a declaração de expedição deve indicar o serviço onde esses documentos ficarão à disposição do caminho de ferro.

§ 2. O caminho de ferro não tem obrigação de verificar se os documentos fornecidos são suficientes e exactos.

O expedidor é responsável perante o caminho de ferro por todos os danos que possam resultar da falta, insuficiência ou irregularidade desses documentos, salvo o caso de falta por parte do caminho de ferro.

O caminho de ferro é responsável, do mesmo modo que um mandatário, pelas consequências da perda, da não utilização ou da utilização irregular dos documentos mencionados na declaração de expedição e que a acompanhem ou lhe tenham sido confiados; no entanto, 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 no que respeita à embalagem e ao resguardo das mercadorias. O caminho de ferro pode recusar as remessas cuja precintagem aduaneira esteja danificada ou defeituosa.

Se o expedidor não tiver acondicionado ou resguardado as mercadorias em conformidade com as prescrições aduaneiras, o caminho de ferro tem o direito de o fazer. As respectivas despesas sobrecarregam a mercadoria.

CAPITULO II

Execução do contrato de transporte

ARTIGO 14.º

Expedição e carga das mercadorias

§ 1. As operações da expedição da mercadoria são reguladas pelas leis e regulamentos em vigor na estação expedidora.

§ 2. A carga compete quer ao caminho de ferro, quer ao expedidor, segundo as prescrições em vigor na estação expedidora, a não ser que a presente Convenção contenha outras disposições ou que a declaração de expedição mencione um acordo especial firmado entre o expedidor e o 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, aplicar-se-ão em todo o percurso as prescrições em vigor na estação expedidora.

ARTIGO 15.º

Formalidades exigidas pelas alfândegas e outras autoridades administrativas

§ 1. Durante o percurso, as formalidades exigidas pelas alfândegas e outras autoridades administrativas são cumpridas pelo caminho de ferro. Este tem a faculdade, sob a sua responsabilidade, de confiar esse 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 meio de indicação expressa na declaração de expedição, ou o destinatário que der uma ordem em virtude do artigo 22.º, § 1, alínea *d*), pode pedir para assistir pessoalmente ou fazer-se representar por um mandatário que assista às operações previstas na alínea anterior, a fim de prestar todos os esclarecimentos e apresentar qualquer observação útil e para, nos limites autorizados pelas leis e regulamentos, proceder ao pagamento dos direitos alfandegários e outras despesas. Nem o expedidor nem o destinatário nem o seu mandatário têm o direito de se apropriar da mercadoria ou de efectuar as operações.

Se o expedidor tiver designado para o cumprimento das formalidades exigidas pelas alfândegas e outras autoridades administrativas uma estação onde as prescrições em vigor não permitam o cumprimento dessas formalidades ou se ele tiver prescrito para essas operações qualquer outro modo de proceder que não possa ser executado, o caminho de ferro agirá da forma que lhe parecer mais favorável ao interessado e dará conhecimento das medidas tomadas ao expedidor.

Se o expedidor tiver inscrito na declaração de expedição a menção «franco de alfândega», o caminho de ferro tem o direito de cumprir as formalidades aduaneiras à sua escolha, em trânsito ou na estação destinatária.

§ 2. Sob reserva da excepção prevista no § 1, última alínea, o destinatário tem o direito de cumprir na estação destinatária, quando nela exista um posto de alfândega, as formalidades aduaneiras se a declaração de expedição prescrever o despacho alfandegário à chegada ou se, na falta dessa prescrição, a mercadoria chegar em regime aduaneiro. Se usar deste direito, deve pagar prèviamente as despesas que onerem a remessa.

O caminho de ferro pode proceder como se dispõe 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.º

Entrega

§ 1. O caminho de ferro é obrigado a entregar ao destinatário, mediante quitação na estação destinatária, a declaração de expedição e a mercadoria.

A aceitação da declaração de expedição obriga o destinatário a pagar ao caminho de ferro a importância dos créditos que lhe são debitados.

§ 2. As leis e regulamentos em vigor na estação destinatária determinam se o caminho de ferro tem o direito ou a obrigação de entregar a mercadoria no domicílio do destinatário. As operações de entrega são reguladas pelas mesmas leis e regulamentos. Se o caminho de ferro remeter ou fizer remeter a mercadoria ao domicílio, a entrega só é considerada efectuada no momento em que a mercadoria é efectivamente entregue.

§ 3. Após a chegada da mercadoria à estação de destino, o destinatário tem o direito de exigir do caminho de ferro que lhe seja entregue a declaração de expedi-

ção e feita entrega da mercadoria. Se se verificar a perda da mercadoria ou se a mercadoria 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 resultantes do contrato de transporte, com a condição de executar prèviamente as obrigações que este contrato lhe impõe.

§ 4. O interessado pode recusar a aceitação da mercadoria, mesmo depois da recepção da declaração de expedição e do pagamento das despesas, enquanto se não tiver procedido às verificações requeridas por ele com o fim de averiguar um dano alegado.

As reservas eventuais formuladas na altura da entrega da mercadoria não têm qualquer efeito se não forem aceites pelo caminho de ferro.

ARTIGO 17.°

Pagamento das despesas

§ 1. As despesas (preço de transporte, despesas por operações acessórias, direitos alfandegários e outras despesas que possam surgir desde a aceitação ao transporte até à entrega) são pagas, quer pelo expedidor, quer pelo destinatário, conforme as disposições abaixo mencionadas.

Para a aplicação destas disposições são consideradas como preço de transporte as taxas que, segundo a tarifa aplicável, devem ser acrescentadas aos preços constantes das tabelas ou aos preços excepcionais quando se proceda ao cálculo do preço de transporte.

§ 2. O expedidor que tomar a seu cargo a totalidade ou uma parte das despesas deve indicá-lo, inscrevendo na rubrica correspondente da declaração de expedição a indicação:

a) «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);

b) «Franco», se tomar a seu cargo a totalidade do preço de transporte, assim como todas as despesas por operações acessórias que, segundo os regulamentos e tarifas internas do país de expedição ou, sendo caso disso, da tarifa internacional aplicável, podem ser tidas em conta pela estação expedidora na altura da entrega ao transporte;

c) «Franco tendo em conta . . .», se tomar a seu cargo despesas além das indicadas na alínea *b*); neste caso deve designar exactamente essas despesas;

d) «Franco de porte», se tomar a seu cargo ùnicamente o preço de transporte;

e) «Franco de alfândega», se tomar a seu cargo todas as importâncias que a alfândega cobrar do caminho de ferro, assim como as despesas por operações acessórias e outras despesas a cobrar pelo caminho de ferro para o despacho aduaneiro;

f) Qualquer das indicações anteriores completada com as palavras: «. . . até *X*» (designando *X*, nomeadamente, o ponto onde se faz a junção das tarifas dos países limítrofes), se tomar a seu cargo a totalidade ou parte das despesas até *X*, mas com exclusão de todas as despesas referentes ao país ou ao caminho de ferro subsequente;

g) «Franco para . . .», se tomar a seu cargo uma importância determinada. Esta importância deve ser indicada por extenso; deve ser expressa na moeda do país de expedição, salvo disposições contrárias constantes das tarifas.

O expedidor pode inscrever simultâneamente na declaração de expedição várias das indicações anteriores desde que sejam compatíveis.

§ 3. Não é autorizada a inscrição de outras indicações além das mencionadas no § 2.

§ 4. As tarifas internacionais podem conter condições especiais relativas ao pagamento das despesas.

§ 5. As despesas que o expedidor não tiver tomado a seu cargo são consideradas a cargo do destinatário.

§ 6. As despesas por operações acessórias, tais como taxas de estacionamento, de armazenagem, de pesagem, cuja cobrança resulte de um facto imputável ao destinatário ou de um pedido por ele apresentado, serão sempre pagas por ele.

§ 7. O caminho de ferro de expedição pode, no entanto, 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 as despesas.

§ 8. Se a importância das despesas que o expedidor toma a seu cargo não puder ser fixada exactamente no momento da entrega ao transporte, o caminho de ferro pode exigir, a título de garantia, o depósito contra recibo de uma quantia que corresponda aproximadamente às despesas. 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 ter expirado o prazo de entrega. Uma conta das despesas, elaborada segundo as indicações do boletim de franquia, será entregue ao expedidor em troca de recibo.

§ 9. Salvo o caso previsto no § 8, a estação expedidora deve especificar, tanto no duplicado como na declaração de expedição, as despesas cobradas em portes pagos.

ARTIGO 18.°

Rectificação das cobranças

§ 1. Em 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.

§ 2. As quantias cobradas em excesso verificadas pelo caminho de ferro devem ser levadas por sua própria iniciativa ao conhecimento do interessado quando excederem 1 franco por declaração de expedição e o seu pagamento deve ser feito com a maior brevidade.

§ 3. O pagamento ao caminho de ferro das importâncias cobradas a menos é de conta do 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 de franquia inscrita por ele na declaração de expedição; o complemento da diferença cobrada a menos fica a cargo do destinatário.

§ 4. As importâncias devidas 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 do dia da reclamação administrativa, prevista no artigo 41.°, ou, se não tiver havido nem intimação nem reclamação, do dia da apresentação do pedido em juízo.

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 terá obrigação de pagar o reembolso até à importância que tiver sido paga pelo destinatário. Esta importância deve ser posta à disposição do expedidor no prazo de seis semanas a partir desse pagamento; em caso de atraso, são devidos juros de 5 por cento ao ano, a partir do termo desse prazo.

§ 3. Se a mercadoria tiver sido entregue ao destinatário sem cobrança prévia do reembolso, o caminho de ferro deve 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; essa taxa é devida mesmo quando o reembolso seja anulado ou reduzido por uma alteração do 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 fica dito no artigo 6.°, § 7, alínea *c*).

A importância do interesse declarado deve ser indicada na moeda do Estado de partida, em francos-ouro ou em qualquer outra moeda que seja fixada pelas tarifas.

§ 2. É cobrada uma taxa de um décimo por mil da importância declarada por fracção indivisível de 10 km. O mínimo de cobrança por remessa é de 1 franco por 100 kg e de 10 francos se o peso da remessa exceder 1 000 kg.

As tarifas podem reduzir esta taxa e este mínimo de cobrança.

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 em que o transporte tiver sido interrompido efectue os dois serviços; pode igualmente prescrever a tarifa a aplicar e o percurso a seguir.

Salvo disposições contrárias das tarifas do caminho de ferro de expedição, serão igualmente aceites os pedidos de alteração do contrato de transporte tendentes:

f) Ao estabelecimento dum reembolso;

g) Ao aumento, redução ou anulação do reembolso;

h) À franquia do preço de transporte e outras despesas segundo as modalidades previstas no artigo 17.°, § 2, alíneas *a*) a *e*), inclusive, e *g*).

Não são admitidas ordens diferentes das anteriormente enumeradas. As tarifas internacionais podem, no entanto, conceder ao expedidor o direito de ordenar outras alterações além das acima indicadas.

As ordens nunca podem ter por efeito o fraccionamento da remessa.

§ 2. As ordens ulteriores acima mencionadas devem ser dadas por meio de declaração escrita, conforme o modelo previsto no Anexo IV-*a* à presente Convenção.

Esta declaração deve ser repetida 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 pela aposição do seu carimbo datador no duplicado, por baixo da declaração do expedidor. O duplicado ser-lhe-á então restituído. O caminho de ferro que se tiver conformado com as ordens do expedidor sem exigir a apresentação do duplicado ficará responsável pelo prejuízo causado por este facto ao destinatário ao qual este duplicado tivesse sido enviado pelo expedidor.

Quando o expedidor pedir o aumento, a redução ou a anulação de um reembolso, deve apresentar o título que lhe foi inicialmente entregue. Em caso de aumento ou de redução do reembolso, este título será devolvido ao interessado, depois de rectificado; no caso de anulação do reembolso será retirado da sua posse.

Qualquer ordem ulterior dada pelo remetente em termos diferentes dos que ficam prescritos é nula.

§ 3. O caminho de ferro só dará seguimento às ordens ulteriores, dadas pelo expedidor, quando forem transmitidas pela estação expedidora.

Se o expedidor o exigir, a estação destinatária ou a estação de paragem será avisada, à sua custa, por telegrama ou aviso telefónico emitido da estação expedidora e confirmado por uma declaração escrita. Salvo disposições contrárias da tarifa internacional ou de outros acordos entre os caminhos de ferro interessados, a estação destinatária ou a estação de paragem deve executar a ordem ulterior sem esperar pela confirmação, quando o telegrama ou o aviso telefónico provierem da estação expedidora, o que, em caso de dúvida, deverá ser verificado.

§ 4. O direito de alterar o contrato de transporte cessa, mesmo que o expedidor tenha em seu poder o duplicado da declaração de expedição:

a) Quando a declaração de expedição tenha sido entregue ao destinatário, ou

b) Quando este invocou o direito que lhe é conferido pelo contrato de transporte, em conformidade com o artigo 16.°, § 3, ou

c) Quando o destinatário for autorizado, ao abrigo do artigo 22.°, a dar ordens ulteriores, assim que a remessa tenha entrado no território aduaneiro do país de destino.

A partir desse momento o caminho de ferro deve conformar-se com as ordens do destinatário, sob pena de ficar responsável para com ele pelas consequências do seu não cumprimento nas condições estabelecidas no título III.

ARTIGO 22.°

Direito para o 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 e tiver exarado na declaração de expedição a menção prevista no artigo 6.°, § 7, alínea *h*).

As ordens que o destinatário pode dar só produzem efeito quando a remessa tiver entrado no território aduaneiro do país de destino.

O destinatário pode ordenar:

a) Que a mercadoria fique 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 com a sua participação ou com a do seu mandatário, nas condições fixadas pelo artigo 15.°, § 1.

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 prossiga em grande velocidade ou inversamente, com a condição de que a estação em que 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 enumeradas anteriormente. As tarifas internacionais podem, todavia, conceder ao destinatário o direito de ordenar outras alterações além das acima indicadas.

As ordens não devem ter por efeito o fraccionamento da remessa.

§ 2. As ordens acima mencionadas devem ser dadas por meio de uma declaração escrita, em conformidade com o modelo previsto no Anexo IV-*b* da presente Convenção, quer na estação destinatária quer na estação de entrada no país de destino.

Qualquer ordem ulterior 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 obrigação de apresentar o duplicado da declaração de expedição.

§ 3. 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 eximir-se à execução das ordens que lhe são dadas ao abrigo dos artigos 21.° ou 22.°, nem demorar a sua execução, salvo nos casos a seguir mencionados:

a) A execução já não ser possível no momento em que as ordens chegam à estação que as devia executar;

b) A execução ser de natureza a perturbar o serviço regular da exploração;

c) A execução, quando se trate duma mudança da estação destinatária, contrariar as leis e regulamentos em vigor num dos territórios a percorrer, nomeadamente no que respeita às prescrições das alfândegas e outras autoridades administrativas;

d) O valor da mercadoria, quando se trate de uma mudança da estação destinatária, não cobrir, segundo todas as probabilidades, todas as despesas de que esta mercadoria será sobrecarregada à sua chegada ao novo destino, a não ser que a importância destas despesas seja paga ou garantida imediatamente.

Nos casos acima visados, aquele que tiver dado as ordens ulteriores será 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 de começo de execução das suas ordens.

§ 2. Se a ordem ulterior prescrever que a mercadoria seja entregue numa estação intermédia, o preço de transporte será calculado desde a estação expedidora até esta estação intermédia. Se, todavia, 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 desde esta até à estação intermédia.

Se a ordem ulterior prescrever que a mercadoria seja transportada para outra estação destinatária ou devolvida à estação expedidora, o preço de transporte será calculado desde a estação de expedição até à estação de paragem e desde esta até à nova estação destinatária ou até à estação expedidora.

As tarifas aplicáveis são as que estiverem em vigor em cada um desses percursos no dia da conclusão do contrato de transporte.

§ 3. O expedidor ou o destinatário que tiver dado a ordem ulterior é obrigado a pagar ao caminho de ferro todas as despesas provocadas pela execução dessa ordem, com excepção das resultantes de uma falta do caminho de ferro.

ARTIGO 24.°

Impedimentos ao transporte

§ 1. No caso de impedimento ao transporte, pertence ao caminho de ferro decidir se convém, no interesse do expedidor, pedir-lhe instruções ou se é preferível transportar por sua própria iniciativa a mercadoria, alterando o percurso. Salvo o caso de falta da sua parte, o caminho de ferro tem o direito de reclamar o preço do transporte aplicável pelo percurso utilizado e dispõe dos prazos correspondentes a esse percurso, embora sejam mais longos do que os do percurso inicial.

§ 2. Se não houver outra via de transporte ou se, por qualquer outro motivo, a continuação do transporte não for possível, o caminho de ferro deve pedir instruções ao expedidor; no entanto, este pedido de instruções não é obrigatório para o caminho de ferro no caso de impedimento temporário resultante das circunstâncias previstas no artigo 5.°, § 5.

§ 3. O expedidor pode dar, na declaração de expedição, as instruções necessárias para o caso de vir a dar-se um impedimento ao transporte.

Se, depois de apreciadas pelo caminho de ferro, essas instruções não puderem ser executadas, o caminho de ferro pedirá novas instruções ao expedidor.

§ 4. O expedidor avisado de um impedimento no transporte pode rescindir o contrato, ficando a seu cargo o pagamento ao caminho de ferro, conforme o caso, quer do preço de transporte pelo percurso já efectuado, quer das despesas preparatórias do transporte, assim como de todas as despesas previstas nas tarifas, a não ser que o caminho de ferro esteja em falta.

§ 5. O expedidor pode dar as suas instruções quer à estação expedidora quer à estação em que se encontra a mercadoria. Se alterar a designação do destinatário ou da estação de destino ou, se der instruções a uma estação diferente da estação expedidora, terá de 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.

§ 6. 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, depois de deduzidas as despesas que oneram a mercadoria, deve ser posto à disposição do expedidor. Se esse produto for inferior às despesas que oneram a mercadoria, o expedidor deve pagar a diferença.

§ 7. Se o impedimento ao transporte vier a cessar antes da chegada das instruções do expedidor, a mercadoria deve ser dirigida ao seu destino sem esperar essas instruções e o expedidor será disso avisado no mais breve prazo possível.

§ 8. Se o impedimento ao transporte ocorrer depois de o destinatário ter alterado o contrato de transporte, ao abrigo do artigo 22.°, o caminho de ferro é obrigado a avisar esse destinatário; as disposições dos §§ 1, 2, 4, 6 e 7 aplicam-se por analogia a esse destinatário. Este não é obrigado a apresentar o duplicado da declaração de expedição.

§ 9. As disposições do artigo 23.° aplicam-se aos transportes efectuados ao abrigo do presente artigo.

ARTIGO 25.°

Impedimento à entrega

§ 1. Quando se apresentem impedimentos à entrega da mercadoria, a estação destinatária deve prevenir disso, sem demora, o expedidor, por intermédio da estação expedidora e pedir as suas instruções. Quando o pedido tiver sido feito na declaração de expedição, esse aviso deve ser transmitido pelo telégrafo. O expedidor deve, além disso, ser avisado directamente, sem a intervenção da estação expedidora, quer por escrito, quer por telégrafo, quando o tenha pedido na declaração de expedição. As despesas deste aviso sobrecarregam a mercadoria.

Se o destinatário recusar a mercadoria, o expedidor tem o direito de dispor desta, mesmo que não possa apresentar o duplicado da declaração de expedição.

Se, depois de ter recusado a mercadoria, o destinatário se apresentar para a receber, ela ser-lhe-á entregue, a não ser que a estação destinatária tenha, entretanto, recebido instruções em contrário do expedidor. Desta entrega deve ser imediatamente informado o expedidor por carta registada, cujas despesas sobrecarregam a mercadoria.

O expedidor pode também pedir, na declaração de expedição, que a mercadoria lhe seja devolvida obrigatòriamente no caso de 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 44.°, 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 esse produto for inferior às despesas que oneram a mercadoria, o expedidor deve pagar a diferença.

§ 3. Se o impedimento à entrega ocorrer depois de o destinatário ter alterado o contrato de transporte, ao abrigo do artigo 22.°, o caminho de ferro é obrigado a avisar esse destinatário. O § 2, alínea segunda, aplica-se por analogia a este último.

§ 4.° As disposições do artigo 23.° aplicam-se aos transportes efectuados ao abrigo do presente artigo.

TÍTULO TERCEIRO

Responsabilidade. Acções resultantes do contrato de transporte

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 do disposto no artigo 43.°, § 3, respeitante 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 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 desta responsabilidade se o atraso na entrega, a perda ou a avaria foram provocados por causa de uma falta do interessado, por uma ordem deste não resultante de uma falta do caminho de ferro, por um vício próprio da mercadoria (deterioração interna, quebra de peso, etc.) ou por circunstâncias que o caminho de ferro não possa evitar e cujas consequências não possa impedir.

§ 3. Tendo em conta o disposto no artigo 28.°, § 2, o caminho de ferro fica isento desta responsabilidade quando a perda ou avaria resultem dos riscos particulares inerentes a um ou mais dos factos seguintes:

a) Transporte efectuado em vagão aberto ao abrigo das disposições aplicáveis ou de acordos firmados com o expedidor e mencionados na declaração de expedição;

b) Ausência ou deficiência da embalagem de mercadorias expostas, pela sua natureza, a quebra de peso ou avarias quando não embaladas ou mal embaladas;

c) Operações de carga pelo expedidor ou de descarga pelo destinatário ao abrigo de disposições aplicáveis ou de acordos firmados com o expedidor e mencionados na declaração de expedição ou de acordos firmados com o destinatário;

Carga defeituosa, quando essa carga tiver sido efectuada pelo expedidor em virtude das disposições aplicáveis ou de acordos firmados com o expedidor e mencionados na declaração de expedição;

d) Natureza de certas mercadorias sujeitas, por causas inerentes a essa mesma natureza, quer a perda total ou parcial, quer a avaria, nomeadamente por fractura, ferrugem, deterioração interna e espontânea, secagem, perda;

e) Expedição sob designação irregular, inexacta ou incompleta de objectos excluídos do transporte; expedição sob designação irregular, inexacta ou incompleta ou inobservância pelo expedidor das medidas de precaução prescritas para os objectos admitidos sob certas condições;

f) Transporte de animais vivos;

g) Transporte de remessas que, nos termos da presente Convenção, das disposições aplicáveis ou dos acordos firmados com o expedidor e mencionados na declaração de expedição, devam ser acompanhadas de guarda, desde que este acompanhamento tenha por fim afastar aquele risco.

ARTIGO 28.º

Encargo da prova

§ 1. A prova de que o atraso na entrega, a perda ou avaria tiveram por causa um dos factos previstos no artigo 27.º, § 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.º, § 3, presumir-se-á que deles resultaram. O interessado conserva, todavia, o direito de provar que o prejuízo não teve por causa, total ou parcialmente, qualquer desses riscos.

Esta presunção não é aplicável no caso previsto no artigo 27.º, § 3, alínea *a*), se se verificar falta de peso anormal ou perda de volumes.

ARTIGO 29.º

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 uma perda parcial ou uma varia depois da reexpedição, haverá a presunção de que ela se produziu no decurso do último contrato de transporte, se se verificarem as seguintes condições:

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 aplica-se 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.º

Presunção de perda da mercadoria
Casos em que a mercadoria é encontrada

§ 1. O interessado pode, sem ter de apresentar outras provas, considerar a mercadoria 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 imediatamente avisado no caso de a mercadoria ser encontrada dentro do ano que se seguir ao pagamento da indemnização. Ser-lhe-á acusada, por escrito, a recepção deste pedido.

§ 3. No prazo de trinta dias depois da 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 à estação em que se efectuar a entrega e mediante a restituição da indemnização por ele recebida, depois de deduzidas eventualmente as despesas que tiverem sido incluídas nesta indemnização e sob reserva de todos os direitos à indemnização por atraso na entrega, prevista no artigo 34.º e, se for caso disso, no artigo 36.º

§ 4. Na falta do pedido previsto no § 2 ou de instruções dadas dentro do prazo de trinta dias previsto no § 3, ou ainda se a mercadoria só foi encontrada decorrido mais de um ano depois do pagamento da indemnização, o caminho de ferro poderá dispor desta em conformidade com as leis e regulamentos do Estado de que depende.

ARTIGO 31.º

Quantitativo da indemnização no caso de perda da mercadoria

§ 1. Quando, em virtude das disposições da presente Convenção, fica a cargo do caminho de ferro uma indemnização por perda total ou parcial da mercadoria, esta será 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 das mercadorias da mesma natureza e qualidade, no lugar e na época em que a mercadoria foi aceite ao transporte.

Todavia, a indemnização não pode ultrapassar 100 francos por quilograma do peso bruto que faltar, sob reserva dos limites previstos no artigo 35.º

Serão, além disso, restituídos o preço de transporte, os direitos alfandegários e outras quantias desembolsadas na ocasião do transporte da mercadoria perdida, sem mais indemnizações de 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 será feita segundo o câmbio do dia e lugar de pagamento da indemnização.

ARTIGO 32.º

Restrição da responsabilidade no caso de quebra de peso devido ao transporte

§ 1. No que respeita às mercadorias que, por motivo da sua natureza especial, sofrem geralmente uma quebra de peso pelo simples facto do transporte, o caminho de ferro só é responsável pela parte da quebra que exceda a tolerância determinada pela forma seguinte, seja qual for o percurso efectuado:

a) 2 por cento do peso para as mercadorias líquidas ou entregues húmidas ao transporte, assim como para as seguintes mercadorias:

Raiz de alcaçuz,
Paus de tintura raspados ou moídos,
Cogumelos frescos,
Carvões e coques,
Chifres e unhas de animais,
Crinas,
Couros,
Desperdícios de peles,
Cascas de árvores,
Folhas de tabaco frescas,
Peles de agasalho ou adorno,
Frutas verdes, secas ou preparadas,
Gorduras,
Lúpulo,
Lãs,
Legumes verdes,
Betume fresco,
Ossos inteiros ou moídos,
Peles,
Peixe seco,
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 à quebra de peso no transporte.

§ 2. A restrição da responsabilidade prevista no § 1 só pode ser invocada se for provado, em face das circunstâncias de facto, que a perda não resultou das causas que justificam a tolerância.

§ 3. No caso de serem transportados diferentes volumes com uma única declaração de expedição, a quebra de peso no transporte será calculada para cada volume. quando o seu peso à partida for indicado separadamente na declaração de expedição ou puder ser verificado de outro modo.

§ 4. No caso de perda total da mercadoria, não será feita qualquer dedução resultante da quebra de peso no transporte no cálculo da indemnização.

§ 5. As prescrições do presente artigo em nada derrogam 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 deve pagar a importância da depreciação sofrida pela mercadoria, sem mais perdas e danos. O cálculo desta importância é baseado na indemnização que seria devida no caso de perda pela aplicação do artigo 31.°, abstraindo do limite de 100 francos por quilograma de peso bruto que falte, e aplicando a essa indemnização um coeficiente de redução. Este coeficiente é igual à relação entre o valor, no local de destino, da mercadoria avariada e o valor que a mercadoria teria nesse mesmo lugar se não tivesse sido avariada durante a execução do contrato de transporte.

Todavia, a indemnização não pode exceder:

a) Se a totalidade da remessa for depreciada pela avaria, a importância que teria atingido no caso de perda total;

b) Se apenas uma parte da remessa for depreciada pela avaria, a importância que teria atingido no caso de perda da parte depreciada.

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 deste atraso resultou um prejuízo, o caminho de ferro é obrigado a pagar um décimo do preço do transporte por cada fracção do atraso correspondente a um décimo do prazo da entrega; qualquer fracção do atraso inferior a um décimo do prazo de entrega será contada por um décimo. A metade do preço de transporte constitui a indemnização máxima.

§ 2. Se for apresentada prova de que houve prejuízo resultante do atraso na entrega, será paga, por esse prejuízo, uma indemnização que não pode exceder o preço do transporte.

§ 3. As indemnizações previstas nos §§ 1 e 2 não podem ser adicionadas às que seriam devidas por perda total da mercadoria.

Em caso de perda parcial, serão pagas, se for esse o caso, pela parte não perdida da remessa.

No caso de avaria, serão adicionadas, se for caso disso, com a indemnização prevista no artigo 33.°

Em qualquer caso, 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 à 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 oferece ao público condições especiais de transporte (tarifas especiais ou excepcionais) comportando uma redução sobre o preço de transporte calculado segundo as condições ordinárias (tarifa geral), pode estabelecer um máximo de indemnização a pagar ao interessado no caso de atraso na entrega, de perda ou de avaria.

Quando o máximo assim fixado resulte de uma tarifa aplicada sòmente em parte do percurso, só poderá 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

No caso de ter havido declaração de interesse na entrega, poderá ser reclamada, além das indemnizações previstas nos artigos 31.°, 33.° e 34.° e, dando-se o caso, no artigo 35.°, a reparação do prejuízo suplementar provado até ao limite da importância do interesse declarado.

ARTIGO 37.°

Quantitativo da indemnização no 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 sofridas pela mercadoria tiverem por causa dolo ou falta grave imputável ao caminho de ferro, o interessado deverá ser completamente indemnizado pelo prejuízo provado até uma importância igual ao dobro dos valores máximos previstos nos artigos 31.°, 33.°, 34.°, 35.° e 36.°, conforme o caso.

ARTIGO 38.°

Juros da indemnização

O interessado pode pedir juros de indemnização. Estes juros, calculados à razão de 5 por cento ao ano, só serão devidos se a indemnização exceder 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, do dia em que tenha sido posta a acção em juízo.

ARTIGO 39.°

Restituição das indemnizações

Toda a indemnização indevidamente recebida deve ser restituída.

No caso de fraude, o caminho de ferro tem direito, além disso, ao pagamento duma importância igual àquela que indevidamente pagou.

ARTIGO 40.°

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 para a execução dum transporte de que tenha sido encarregado.

Todavia, se, a pedido do interessado, 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.

CAPITULO II

Reclamações administrativas. Acções judiciais. Processo e prescrição no caso de litigios resultantes do contrato de transporte

ARTIGO 41.º

Reclamações administrativas

§ 1. As reclamações administrativas relativas ao contrato de transporte devem ser dirigidas por escrito ao caminho de ferro designado no artigo 43.º

§ 2. O direito de apresentar uma reclamação pertence às pessoas que têm o direito de demandar o caminho de ferro em virtude do artigo 42.º

§ 3. Quando a reclamação for apresentada pelo expedidor, este deve juntar o duplicado da declaração do expedição. Quando apresentada pelo destinatário, este deve juntar a declaração de expedição, se esta lhe tiver sido entregue.

§ 4. A declaração de expedição, o duplicado e outros documentos que o interessado julgue útil juntar à sua reclamação devem ser apresentados quer em originais, quer em cópias, estas devidamente legalizadas, no caso de 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 seu duplicado ou do boletim de reembolso, com o fim de por eles fazer a verificação regulamentar.

ARTIGO 42.º

Pessoas que podem exercer o direito de acção judicial contra o caminho de ferro

§ 1. A acção judicial para a restituição de uma importância paga em virtude do contrato de transporte só pode ser intentada por aquele que efectuou o pagamento.

§ 2. A acção judicial relativa aos reembolsos previstos no artigo 19.º só pode ser intentada 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 recebido a declaração de expedição ou invocado os direitos que lhe assistem em virtude do artigo 16.º, § 3, ou do artigo 22.º;

b) Pelo destinatário, a partir do momento em que tenha recebido a declaração de expedição ou invocado os direitos que lhe pertencem em virtude do artigo 16.º, § 3;

c) Pelo destinatário com direito de dispor da remessa, indicado pelo expedidor na declaração de expedição, a partir do momento em que invoque os direitos que lhe pertencem em virtude do artigo 22.º Todavia, o direito de intentar esta acção cessa desde que a declaração de expedição foi enviada ao destinatário mencionado em conformidade com o artigo 22.º, § 1, alínea *c*), ou desde que este último invocou os direitos que lhe assistem em virtude do artigo 16.º, § 3.

Para intentar estas acções o expedidor deve apresentar o duplicado da declaração de expedição. Na sua falta só poderá intentar uma acção contra o caminho de ferro se o destinatário a isso o autorizou ou se provar que o destinatário recusou a mercadoria.

ARTIGO 43.º

Caminhos de ferro contra os quais pode ser intentada a acção judicial. Competência

§ 1. A acção judicial para a restituição duma quantia paga em virtude do contrato de transporte pode ser intentada quer contra o caminho de ferro que cobrou essa quantia, quer contra o caminho de ferro em benefício do qual a quantia foi cobrada em excesso.

§ 2. A acção judicial relativa aos reembolsos previstos no artigo 19.º só pode ser intentada contra o caminho de ferro de expedição.

§ 3. As outras acções judiciais resultantes do contrato de transporte só podem ser intentadas, exclusivamente, contra o caminho de ferro de expedição, contra o caminho de ferro de destino ou contra aquele em que se produziu o facto que deu motivo à acção.

O caminho de ferro de destino pode, no entanto, ser demandado, embora 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 desde que a acção tenha sido intentada contra um desses caminhos de ferro.

§ 5. A acção judicial só pode ser intentada perante o juízo competente do Estado de que depender o caminho de ferro demandado, a não ser que esteja determinado o contrário nos acordos entre os Estados ou nos contratos de concessão.

Quando uma empresa explore redes autónomas em vários Estados, cada uma dessas redes é considerada como um caminho de ferro distinto para os efeitos da aplicação do presente parágrafo.

§ 6. A acção judicial pode ser intentada contra um caminho de ferro diferente dos mencionados nos §§ 1, 2 e 3, quando seja posta como demanda em reconvenção ou por excepção na instância relativa a uma acção principal baseada no mesmo contrato de transporte.

§ 7. As disposições do presente artigo não se aplicam aos recursos dos caminhos de ferro entre si, regulados no capítulo III do presente título.

ARTIGO 44.º

Verificação de 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, sem demora, e, quando possível, na presença desse interessado, a levantar 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.

Uma cópia desse auto deve ser entregue, gratuitamente, ao interessado, se este a pedir.

§ 2. Quando o interessado não aceitar as verificações do auto, pode pedir a verificação judicial do estado e do peso da mercadoria, bem como das causas e do quantitativo do prejuízo; o processo é regulado pelas leis e regulamentos do Estado onde tiver sido feita a verificação judicial.

ARTIGO 45.º

Extinção da acção contra o caminho de ferro resultante do contrato de transporte

§ 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. No entanto a acção mantém-se:

a) Se o interessado fizer a 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 dirigida a qualquer dos ca-

minhos de ferro mencionados no artigo 43.°, § 3, num prazo que não exceda trinta dias, não contando com o da aceitação da mercadoria pelo interessado;

c) No caso de reclamação por perda parcial ou por avaria:

1.° Se a perda ou avaria foi verificada antes da aceitação da mercadoria pelo interessado em conformidade com o artigo 44.°;

2.° Se a verificação que deveria ter sido feita em conformidade com o artigo 44.° foi omitida por culpa exclusiva do caminho de ferro;

d) No caso de reclamação por prejuízos não aparentes, cuja existência é verificada pelo interessado depois da aceitação da mercadoria com a dupla condição de:

1.° O pedido de verificação ao abrigo do artigo 44.° ser feito pelo interessado imediatamente depois da descoberta do prejuízo e num prazo máximo de sete dias após a aceitação da mercadoria;

2.° O interessado provar que o prejuízo foi causado no período decorrido 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 resultante do contrato de transporte anterior à reexpedição cessam como se se tratasse dum único contrato.

ARTIGO 46.°

Prescrição da acção resultante do contrato de transporte

§ 1. A acção resultante do contrato de transporte prescreve decorrido o prazo de um ano.

Todavia, a prescrição só se verifica depois de um prazo de três anos se se tratar:

a) De acção para recebimento de um reembolso cobrado pelo caminho de ferro ao destinatário;

b) De acção para o recebimento do saldo duma venda efectuada pelo caminho de ferro;

c) De acção baseada num prejuízo causado por dolo;

d) De acção fundada em caso de fraude, previsto no artigo 39.°;

e) No caso, previsto no artigo 29.°, § 1, de acção fundada em contrato de transporte anterior à reexpedição.

§ 2. A prescrição conta-se:

a) Para as acções de indemnização por perda parcial, avaria ou atraso na entrega, a partir do dia em que foi efectuada a entrega;

b) Para as acções de indemnização por perda total, a partir do trigésimo dia a seguir ao termo do prazo da entrega;

c) Para as acções de pagamento ou restituição do preço de transporte, de despesas por operações acessórias ou de sobretaxas, ou para as acções de rectificação nos casos de aplicação indevida da tarifa ou de erro de cálculo:

1.° Se tiver havido pagamento, a partir do dia do pagamento;

2.° Se não tiver havido pagamento, a partir do dia da aceitação da mercadoria ao transporte, se o pagamento incumbe ao expedidor, ou a partir do dia em que o destinatário recebeu a declaração de expedição, se o pagamento incumbir ao destinatário;

3.° Se se tratar de importâncias franquiadas 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.°, § 8; na falta desta entrega, o prazo para os créditos do caminho de ferro conta-se a partir do trigésimo dia que se seguir ao termo do prazo de entrega;

d) Para as acções intentadas pelo caminho de ferro para obter a restituição duma importância paga pelo destinatário em vez do expedidor, ou vice-versa, e que o caminho de ferro tem obrigação de restituir ao interessado, a partir do dia da restituição desta importância;

e) Para as acções relativas aos rembolsos previstos no artigo 19.°, a partir do quadragésimo segundo dia depois da data em que expirou o prazo de entrega;

f) Para as acções intentadas para obter o pagamento de um saldo de venda, a partir do dia da venda;

g) Para as acções intentadas para obter o pagamento de um suplemento de direitos reclamado pela alfândega, a partir do dia da reclamação da alfândega;

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 incluído nestes prazos.

§ 3. No caso de reclamação administrativa dirigida ao caminho de ferro ao abrigo do artigo 41.°, a prescrição fica suspensa até ao dia em que o caminho de ferro conteste a reclamação por escrito e restitua os documentos que a acompanhavam. No caso de aceitação parcial da reclamação, o prazo de prescrição só volta a contar-se em relação à parte da reclamação que continuar em litígio. A prova da recepção da reclamação ou da resposta e a da restituição dos documentos ficam a cargo da parte que invoque esse facto.

As reclamações ulteriores que tiverem o mesmo objectivo não suspendem a prescrição.

§ 4. A acção prescrita já não pode ser exercida, mesmo sob a forma de demanda em reconvenção ou por excepção.

§ 5. Com reserva das disposições anteriores, a suspensão e a interrupção da prescrição são reguladas pelas leis e regulamentos do Estado em que a acção é intentada.

CAPÍTULO III

Liquidação de contas. Recursos dos caminhos de ferro entre si

ARTIGO 47.°

Liquidação de contas entre caminhos de ferro

§ 1. O 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 das outras importâncias que lhes pertence.

As modalidades de pagamento são fixadas em acordos feitos entre os caminhos de ferro.

§ 2. Sob reserva dos seus direitos contra o expedidor, o caminho de ferro de expedição é responsável pelo preço de 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 de destino entregar a mercadoria sem cobrar as despesas e outras importâncias devidas em virtude do contrato de transporte, fica responsável por essas despesas perante os caminhos de ferro precedentes e 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, às consequências dessa falta serão suportadas por todos os outros caminhos de ferro que participaram no transporte, proporcionalmente à parte que lhes cabe no preço do transporte.

Fica ressalvado o direito de recurso contra o caminho de ferro cuja falta foi verificada.

ARTIGO 48.º

Recursos 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 seguintes disposições:

a) O caminho de ferro por culpa do qual se verificou o prejuízo é o único responsável por este;

b) Quando o prejuízo tiver sido causado por culpa de mais de um caminho de ferro, cada um deles responde pelo prejuízo por ele causado;

Quando não for possível fazer a distinção dessa responsabilidade, o encargo de indemnização é repartido entre eles, segundo os princípios enunciados na alínea *c*);

c) Se não for possível fazer a prova de que o prejuízo foi causado por culpa de um ou mais caminhos de ferro, o encargo da indemnização devida é repartido por todos os caminhos de ferro que participaram no transporte, com excepção daqueles que provarem que o prejuízo não foi ocasionado nas suas linhas. A distribuição 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 49.º

Recursos no caso de indemnização por atraso na entrega

§ 1. As regras enunciadas no artigo 48.º 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 distribuído por estes caminhos de ferro, proporcionalmente à duração do atraso nas respectivas redes.

§ 2. Os prazos de entrega indicados no artigo 11.º são divididos entre os vários caminhos de ferro que participaram no transporte do seguinte modo:

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 dos dois 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 de expedição e o caminho de ferro de destino;
2.º Um terço do prazo de transporte é dividido em partes iguais entre todos os caminhos de ferro participantes;
3.º Os dois terços restantes 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 serão atribuídos a este caminho de ferro.

§ 4. O prazo decorrido entre a entrega da mercadoria ao caminho de ferro e o início do prazo de expedição é atribuído exclusivamente ao caminho de ferro de expedição.

§ 5. A distribuição acima referida só é tomada em consideração no caso de não ter sido observado o prazo total de entrega.

ARTIGO 50.º

Processo de recurso

§ 1. O caminho de ferro contra o qual for interposto um dos recursos previstos nos artigos 48.º e 49.º não tem direito 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 poder intervir no processo. O juiz da 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 tenha chegado a acordo, sob pena de perder o seu recurso contra aqueles que não tiverem sido notificados.

§ 3. O juiz deve julgar por uma única e mesma sentença todos os recursos submetidos à sua apreciação.

§ 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 51.º

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 deva ser intentada contra vários 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 52.º

Acordos relativos aos recursos

Os caminhos de ferro podem derrogar por meio de acordos as normas de recursos recíprocos, definidas no capítulo III.

TÍTULO QUARTO

Disposições diversas

ARTIGO 53.º

Aplicação do direito nacional

Na falta de estipulações na presente Convenção, são aplicáveis as disposições das leis e regulamentos nacionais relativas ao transporte em cada Estado.

ARTIGO 54.º

Regras gerais de procedimento

Em todos os litígios a que dão lugar os transportes submetidos à presente Convenção o procedimento a seguir é o do juiz competente, com reservadas disposições em contrário insertas na Convenção.

ARTIGO 55.º

Execução das sentenças. Penhoras e cauções

§ 1. Quando as sentenças proferidas em processos contestados ou não contestados pelo juiz competente em virtude das disposições da presente Convenção se tiverem tornado executórias nos termos das leis aplicadas por este juiz, tornam-se executórias em cada um dos outros Estados contratantes logo depois de cumpridas as formalidades prescritas no Estado interessado. Não é admitida a revisão do fundo da acção.

Estas disposições não se aplicam às sentenças que apenas são executórias provisòriamente, nem às condenações por perdas e danos que sejam proferidas, além das custas, contra um litigante por motivo da improcedência da sua demanda.

§ 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 só podem ser penhorados em face duma sentença proferida pela autoridade judicial do Estado de que depende o caminho de ferro titular desses 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 objecto de penhora num território diferente do do Estado de que depende o caminho de ferro proprietário, a não ser em virtude duma sentença proferida pela autoridade judicial deste último Estado.

As condições de impenhorabilidade dos vagões particulares são estabelecidas do Anexo VII.

§ 4. A caução a prestar para assegurar o pagamento das custas não pode ser exigida no decurso das acções judiciais fundadas no contrato de transporte internacional.

ARTIGO 56.º

Unidade monetária. Câmbios 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 pagas 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 57.º

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 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 vários caminhos de ferro, as relações financeiras necessárias ao serviço dos transportes internacionais e a cobrança dos créditos em atraso de pagamento e garantir sob este ponto de vista a segurança das relações dos caminhos de ferro entre si;

d) Procurar a conciliação a pedido de um dos Estados contratantes ou de uma das empresas de transporte cujas linhas estejam inscritas na lista de linhas prevista no artigo 58.º, quer prestando os seus bons ofícios ou a sua mediação, quer por qualquer outro modo, com o fim de resolver as questões entre os referidos Estados ou empresas, acerca da interpretação ou aplicação da Convenção;

e) Emitir parecer consultivo, a pedido das partes em causa — Estados, empresas de transportes ou utentes —, acerca das questões referentes à interpretação ou aplicação da Convenção;

f) Colaborar na solução de litígios relativos à interpretação ou aplicação da Convenção por meio de arbitragem;

g) Informar os pedidos de modificação da presente Convenção e propor a reunião das Conferências previstas no artigo 67.º, quando necessárias.

§ 2. Um regulamento especial constituindo o Anexo V à presente Convenção fixa a sede, a composição e organização desta repartição, assim como os seus meios de acção. Estabelece, além disso, as condições de funcionamento e de fiscalização. Este regulamento e as modificações que lhe forem introduzidas por acordos entre todos os Estados contratantes têm o mesmo valor e duração que a Convenção.

ARTIGO 58.º

Lista das linhas sujeitas à Convenção

§ 1. A Repartição Central prevista no artigo 57.º fica encarregada de estabelecer e actualizar a lista das linhas sujeitas à presente Convenção. Para esse efeito, recebe as notificações dos Estados contratantes referentes à inscrição nesta lista ou à irradiação das linhas dum caminho de ferro ou de uma das empresas referidas no artigo 2.º

§ 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 inscrita na lista, a tiver informado de que ela já se não encontra em situação de satisfazer às obrigações impostas pela Convenção.

§ 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 continuados até ao destino.

ARTIGO 59.º

Disposições especiais para determinados transportes. Disposições complementares

§ 1. Os transportes dos vagões particulares são regulados pelas disposições do Anexo VII.

§ 2. Ao transporte dos contentores devem aplicar-se as disposições do Anexo VIII.

§ 3. Para o transporte de 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 IX.

§ 4. Para os transportes em seguida enumerados:

a) Transportes com documento de transporte negociável;

b) Transportes para entregar apenas 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 dispositivos de protecção contra o calor e o frio para as mercadorias transportadas;

dois ou mais Estados contratantes, por meio de 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; nomeadamente pode ser previsto um documento de transporte diferente do modelo previsto no Anexo II à presente Convenção.

§ 5. As disposições complementares que certos Estados contratantes ou certos caminhos de ferro participantes publiquem para a execução da Convenção serão por estes comunicadas à Repartição Central.

Os acordos concluídos para a adopção destas disposições podem ser postos em vigor, nos caminhos de ferro que a eles aderiram, nas condições previstas pelas leis e regulamentos de cada Estado, sem que isso implique derrogação da Convenção internacional.

A sua entrada em vigor será notificada à Repartição Central.

ARTIGO 60.º

Resolução de litígios por meio de arbitragem

§ 1. Os litígios que tenham por objecto a 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 59.º, § 4, podem, a pedido das partes, ser submetidos a tribunais arbitrais, cuja composição e processo constam do Anexo X à presente Convenção.

§ 2. No entanto, em caso de litígio entre Estados, as disposições do Anexo X não obrigam as partes, que podem determinar livremente a composição do tribunal arbitral e o processo de arbitragem.

§ 3. A pedido das partes, pode ser confiada à jurisdição arbitral a resolução:

a) Sem prejuízo da resolução de litígios ao abrigo de outras disposições legais:

1.º De litígios entre Estados contratantes,
2.º De litígios entre Estados contratantes, de uma parte, e, da outra, de Estados não contratantes,
3.º De 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) De litígios entre empresas de transporte;
c) De litígios entre empresas de transporte e utentes;
d) De litígios entre utentes.

§ 4. As condições de suspensão e de interrupção da prescrição das acções resultantes de um contrato de transporte internacional objecto de recurso ao processo arbitral instituído pelo presente artigo são determinadas pelo direito nacional do tribunal ordinário em que a acção deveria ser intentada.

§ 5. As sentenças proferidas pelos tribunais arbitrais contra empresas de transporte ou 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 QUINTO

Disposições excepcionais

ARTIGO 61.º

Derrogações temporárias

§ 1. Se a situação económica e financeira dum Estado for de natureza a provocar sérias dificuldades na aplicação das disposições do título III, capítulo III, da Convenção, cada Estado poderá, por meio de disposições insertas nas tarifas ou por meio de actos de poder público, tais como autorizações gerais ou particulares concedidas às administrações de caminhos de ferro, derrogar as disposições dos artigos 17.º, 19.º e 21.º da Convenção, estabelecendo para determinados tráfegos:

a) Que as expedições à partida desse Estado sejam franquiadas:

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 franquiadas à partida:

1.º Quer, pelo menos, até às suas fronteiras, contanto que o Estado expedidor não tenha de recorrer à restrição referida na alínea *a*), n.º 1.º,
2.º Quer, no máximo, até às suas fronteiras;

b) Que as expedições, quer provenientes desse Estado, quer com destino a esse Estado, não poderão ser oneradas com qualquer reembolso e que os desembolsos não serão admitidos, ou que os reembolsos e desembolsos só serão admitidos dentro de certos limites;
d) Que não será permitido ao expedidor alterar o contrato de transporte no que respeita 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 administrações de caminhos de ferro, derrogar as disposições dos artigos 17.º, 19.º, 21.º e 22.º da Convenção, determinando, nas suas relações recíprocas:

a) Que as normas de pagamento das despesas serão especialmente fixadas depois de acordo entre os caminhos de ferro interessados nessas normas.

Essas normas não poderão conter modalidades não previstas no artigo 17.º;
b) Que não serão admitidos determinados pedidos de alteração do contrato de transporte.

§ 3. As medidas tomadas ao abrigo dos §§ 1 e 2 serão comunicadas à Repartição Central.

As medidas enumeradas 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 enumeradas no § 2 entrarão em vigor, pelo menos, depois de terminado um prazo de dois dias a contar da data da sua publicação nos Estados interessados.

§ 4. As remessas em trânsito não serão afectadas pelas referidas medidas.

ARTIGO 62.º

Responsabilidade no tráfego por via férrea-via marítima

§ 1. Nos transportes por via férrea-via marítima que utilizem as linhas referidas no artigo 2.º, § 1, pode cada Estado, pedindo que a necessária menção seja feita na lista das linhas sujeitas à Convenção, acrescentar o conjunto das causas de isenção de responsabilidade adiante discriminadas às previstas no artigo 27.º

O transportador só as pode invocar se provar que a perda, a avaria ou o atraso na entrega se verificaram no

percurso marítimo, depois da carga da mercadoria a bordo do navio e até à sua descarga do navio.

Estas causas de isenção são as seguintes:

a) Actos, negligência ou falta do capitão, marinheiro, piloto ou propostos do transportador na navegação ou na administração do navio;

b) Inavigabilidade do navio, com a condição de pelo transportador ser feita a prova de que essa inavigabilidade não é imputável a uma falta de diligência razoável da sua parte para pôr o navio em condições de navigabilidade 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 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 provocado por acção ou falta sua, do capitão, marinheiro, piloto ou dos seus propostos;

d) Perigos ou acidentes do mar ou outras águas navegáveis;

e) Salvamento ou tentativa de salvamento de vidas ou bens no mar;

f) Carga da mercadoria no convés do navio, com a condição de que tenha sido carregada na ponte com o consentimento do expedidor, expresso na declaração de expedição, e que essa mercadoria não esteja sobre vagão.

As causas de isenção de responsabilidade acima mencionadas em nada suprimem ou diminuem as obrigações gerais do transportador e nomeadamente a sua obrigação de empregar a diligência razoável para pôr o navio em estado de navigabilidade ou para lhe assegurar um armamento, equipamento ou abastecimento convenientes ou para adaptar e pôr em bom estado todas as partes do navio em que a mercadoria é carregada, de maneira que estejam aptas à recepção, ao transporte e à preservação da mercadoria.

Quando o transportador invocar as precedentes causas de isenção, é, no entanto, responsável se o interessado provar que o atraso na entrega, a perda ou a avaria são devidos a falta do transportador, do capitão, marinheiro, piloto ou dos seus propostos, falta essa diferente da prevista na alínea *a*).

§ 2. Quando um mesmo percurso marítimo for servido por várias empresas inscritas na lista mencionada no artigo 1.°, o regime de responsabilidade aplicável nesse percurso deve ser o mesmo para todas essas empresas.

Além disso, quando essas empresas tiverem sido inscritas na lista a pedido de vários Estados, a adopção deste regime deve ser objecto dum acordo prévio entre esses Estados.

§ 3. As medidas tomadas em conformidade com o presente artigo serão comunicadas à Repartição Central. Entrarão em vigor, pelo menos, depois de expirado o prazo de trinta dias a contar da data da carta pela qual a Repartição Central tiver notificado essas medidas aos outros Estados.

As remessas em trânsito não serão afectadas pelas referidas medidas.

TÍTULO SEXTO

Disposições finais

ARTIGO 63.°

Assinatura

A presente Convenção, da qual os Anexos fazem parte integrante, fica aberta, até ao dia 1 de Março de 1953, à assinatura dos Estados que foram convidados a fazer-se representar na Conferência ordinária de revisão.

ARTIGO 64.°

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 o Governo Suíço pôr-se-á em contacto com os Governos interessados a fim de examinar com eles a possibilidade de ser posta em vigor a Convenção.

ARTIGO 65.°

Adesão à Convenção

§ 1. Todo o Estado não signatário que pretenda aderir à presente Convenção deve dirigir o seu pedido ao Governo Suíço, que o comunica a todos os Estados contratantes com uma nota da Repartição Central sobre a situação dos caminhos de ferro do Estado impetrante 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 a sua oposição ao Governo Suíço, o pedido considera-se deferido de pleno direito e esse deferimento será comunicado pelo Governo Suíço ao Estado peticionário e a todos os Estados contratantes.

No caso contrário, o Governo Suíço comunicará a todos os Estados contratantes e ao Estado peticionário 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 66.°

Duração do compromisso dos Estados contratantes

§ 1. A duração da presente Convenção é ilimitada. No entanto, qualquer Estado contratante pode desligar-se nas seguintes condições:

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 no fim deste período deverá comunicar a sua intenção, pelo menos com um ano de antecedência ao Governo Suíço, que disso informará todos os Estados contratantes.

Na falta de comunicação 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 da expiração de um deles.

ARTIGO 67.°

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 dessa data se tal for pedido por um terço, pelo menos, dos Estados contratantes.

De acordo com a maioria dos Estados contratantes, o Governo Suíço convida também Estados não contratantes.

De acordo com a maioria dos Estados contratantes, a Repartição Central convida a assistir à Conferência representantes:

a) De organizações internacionais governamentais com competência em matéria de transporte;

b) De organizações internacionais não governamentais que tratem de transporte.

A participação, nos debates, de delegações dos Estados não contratantes, assim como das organizações internacionais mencionadas na quarta alínea, 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 prévio das propostas de revisão. As disposições do Anexo VI são aplicáveis por analogia a estas comissões.

§ 2. A entrada em vigor da nova Convenção resultante de uma Conferência de revisão implica anulação da Convenção anterior, mesmo em relação aos Estados contratantes que não ratifiquem a nova Convenção.

§ 3. No intervalo das Conferências de revisão os artigos 3.°, 4.°, 6.°, 13.°, 17.°, 19.°, 21.°, 22.°, 23.°, 24.°, 25.°, 47.°, 48.°, 49.° e 52.° e os Anexos II, III, IV-*a*, IV-*b*, IX e X podem ser actualizados por uma comissão de revisão. A organização e o funcionamento desta comissão constam do Anexo VI à presente Convenção.

As decisões da comissão de revisão serão notificadas imediatamente aos Governos dos Estados contratantes por intermédio da Repartição Central. Serão consideradas aceites, a não ser que, no prazo de três meses, a partir do dia da notificação, cinco Governos, pelo menos, tenham formulado objecções. Entram em vigor no primeiro dia do sexto mês que se seguir ao mês durante o qual a Repartição Central deles deu conhecimento aos Governos dos Estados contratantes. A Repartição Central designa esse dia ao fazer a notificação das decisões.

§ 4. Com o fim de adaptar às necessidades:

a) As prescrições relativas às substâncias e objectos excluídos do transporte ou admitidos ao transporte sob certas condições (Anexo I),

b) O Regulamento Internacional Relativo ao Transporte de Vagões Particulares (Anexo VII) e

c) O Regulamento Internacional Relativo ao Transporte de Contentores (Anexo VIII),

são instituídas comissões de peritos, cuja organização e funcionamento constam dum estatuto que constitui o Anexo VI à presente Convenção.

As decisões das comissões de peritos serão comunicadas imediatamente aos Governos dos Estados contratantes por intermédio da Repartição Central. Serão consideradas aceites, a não ser que, no prazo de três meses, a partir do dia da comunicação, pelo menos, cinco dos Governos dos Estados contratantes tenham formulado objecções. Estas decisões entram em vigor no primeiro dia do terceiro mês que se seguir ao mês em que a Repartição Central levou a sua aceitação ao conhecimento dos Governos dos Estados contratantes. A Repartição Central designa esse dia ao fazer a comunicação das decisões.

ARTIGO 68.°

Texto da Convenção. Traduções oficiais

A presente Convenção foi conclusa e assinada em língua francesa, conforme o uso diplomático estabelecido.

Juntam-se ao texto francês um texto em língua alemã, um em língua inglesa e um em língua italiana, que têm o valor de traduções oficiais.

Em caso de divergência faz fé o texto francês.

Em firmeza do que os Plenipotenciários abaixo assinados, munidos dos seus plenos poderes, reconhecidos em boa e devida forma, assinaram a presente Convenção.

Feita em Berna, a vinte e cinco de Outubro de mil novecentos e cinquenta e dois, num único exemplar, que ficará depositado nos Arquivos da Confederação Suíça e do qual será entregue uma cópia autêntica a cada uma das Partes.

Pela Áustria:

Dr. Smetana.

Pela Bélgica:

Vte de Lantsheere.

Pela Bulgária:

B. Tzvetkov.

Pela Dinamarca:

Th. Jensen.

Pela Espanha:

José Ruiz de Arana y Bauer.
Duque de San Lucar la Mayor.
José de Aguinaga.

Pela Finlândia:

Väinö Häkkinen.

Pela França:

J. Chauvel.

Pela Grécia:

Philon Philon.

Pela Hungria:

Vermesy Sándor.

Pela Itália:

Odoardo Baldoni.

Pelo Listenstaina.

W. Stucki.

Pelo Luxemburgo:

A. Clemang.

Pela Noruega:

Peter Anker.

Pelos Países Baixos:

A. Bentinck.

Pela Polónia:

Josef Ettinger.

Por Portugal:
António Pinto de Mesquita.

Pela Roménia:
M. Gervesco.

Pela Suécia:
T. Hammarström.

Pela Suíça:
W. Stucki.

Pela Checoslováquia:
Simovic.

Pela Turquia:
H. Germeyanligil.

Pela Jugoslávia:
Z. Djermanovic.

Pelo Reino-Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte:
Denis O'Neill.

Pelo Iraque:

Pelo Irão:

Pelo Líbano:
A. Nassif.

Pela Síria:

ANEXO I
(Artigos 3.º e 4.º)

Prescrições relativas às substâncias e objectos excluídos do transporte ou admitidos ao transporte sob determinadas condições

(Texto sujeito a um processo de revisão especial)

TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CAMINHO DE FERRO

Declaração de expedição(1)

GRANDE VELOCIDADE

Despacho alfandegário em	Expedido com destino a
	via

Carimbo de fiscalização	Designação das despesas que o expedidor toma a seu cargo

Número de expedição			

Vagões				Carga normal ou superfície do vagão
Tipo *	Número	Marca de propriedade	Tara dos vagões particulares	

Nome do destinatário

Morada

em (cidade e país)

Estação destinatária

* Indicar o sinal conveniente :
C = vagão fechado.
D = vagão aberto.
Sp = vagão especial.
P = vagão particular.

Menção eventual «na estação» ou «entrega ao domicílio»

Caminho de ferro expedidor	Caminho de ferro destinatário

Carregado por (caminho de ferro ou expedidor)

Tarifas e percursos requeridos

Declaração para o cumprimento das formalidades alfandegárias e de outras autoridades administrativas. Indicação dos documentos juntos. Quantidade e designação dos selos de chumbo e de outros modos de selagem. Designação eventual de um mandatário. Declaração do expedidor sobre o direito de disposição do destinatário. Outras declarações previstas pelas leis e regulamentos, tais como verificação de ausência ou deficiência de embalagem, autorização do expedidor para carregamento da mercadoria no convés do navio, etc.

Interesse na entrega	Moeda	Em algarismos	Por extenso

Desembolsos, reembolso

Discriminação		

	Em algarismos	Por extenso
Desembolsos		
Reembolso		

Nome e morada do expedidor :

_____, em ____ de _____ de 19____

Assinatura

Morada ou marcas e números	Quantidade	Natureza da embalagem	Designação da mercadoria	Peso bruto real kg

As partes enquadradas em linhas grossas devem ser preenchidas pelo caminho de ferro ; as outras pelo expedidor. O expedidor deve riscar as casas que não forem aplicáveis.

(1) O presente transporte fica sujeito ao regime da Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias por caminho de ferro (CIM).

Carimbo da estação expedidora		Carimbo de pesagem	Carimbo da estação destinatária
			Número de chegada

Peso taxado	Tarifa	Preço por unidade	A pagar pelo expedidor		Discriminação das despesas Câmbio e data de conversão	A receber do destinatário			
kg					Taxa de interesse na entrega				
					Desembolsos				
					Reembolso				
					Taxa de reembolso				
					Preço de transporte até . . .				
					A transportar . .				

Reservado às indicações previstas no artigo 7.º, § 2, CIM, etc.

Peso taxado	Tarifa	Preço por unidade	Discriminação das despesas Câmbio e data de conversão	A receber do destinatário			
kg			*Transporte* . . .				

TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CAMINHO DE FERRO

Declaração de expedição (1)

PEQUENA VELOCIDADE

Despacho alfandegário em	Expedido com destino a
	via

Número de expedição			

Carimbo de fiscalização	Designação das despesas que o expedidor toma a seu cargo

Nome do destinatário

Morada

em (cidade e país)

Estação destinatária

Tarifas e percursos requeridos

Vagões				Carga normal ou superfície do vagão
Tipo *	Número	Marca de propriedade	Tara dos vagões particulares	

* indicar o sinal conveniente.
C = vagão fechado.
D = vagão aberto.
Sp = vagão especial.
P = vagão particular.

Menção eventual «na estação» ou «entrega ao domicílio»

Caminho de ferro expedidor	Caminho de ferro destinatário

Carregado por (caminho de ferro ou expedidor)

Declaração para o cumprimento das formalidades alfandegárias e de outras autoridades administrativas. Indicação dos documentos juntos. Quantidade e designação dos selos de chumbo e de outros modos de selagem. Designação eventual de um mandatário. Declaração do expedidor sobre o direito de disposição do destinatário. Outras declarações previstas pelas leis e regulamentos, tais como verificação de ausência ou deficiência de embalagem, autorização do expedidor para a carga da mercadoria no convés do navio, etc.

Interesse na entrega	Moeda	Em algarismos	Por extenso

Desembolsos, reembolso

Discriminação		

	Em algarismos	Por extenso
Desembolsos		
Reembolso		

Nome e morada do expedidor:

_____, em _____ de _____ de 19____

Assinatura

Morada ou marcas e números	Quantidade	Natureza da embalagem	Designação da mercadoria	Peso bruto real em quilogramas

As partes enquadradas em linhas grossas devem ser preenchidas pelo caminho de ferro; as outras pelo expedidor. O expedidor deve riscar as casas que não forem aplicáveis.

Carimbo da estação expedidora		Carimbo de pesagem	Carimbo da estação destinatária
			Número de chegada

(1) O presente transporte fica sujeito ao regime da Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias por caminho de ferro (CIM).

Peso taxado	Tarifa	Preço por unidade	A pagar pelo expedidor		Discriminação das despesas / Câmbio e data de conversão	A receber do destinatário			
kg					Taxa de interesse na entrega				
					Desembolsos				
					Reembolso				
					Taxa de reembolso				
					Preço de transporte até . . .				
					A transportar . .				

Reservado às indicações previstas no artigo 7, § 2, CIM, etc.

Peso taxado	Tarifa	Preço por unidade	Discriminação das despesas / Câmbio e data de conversão	A receber do destinatário			
kg			*Transporte . . .*				

Reservado às informações em conformidade com o artigo 6, § 11, CIM.

Carimbo das estações de trânsito
1
2
3
4
5
6
7

TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CAMINHO DE FERRO

Duplicado da

Declaração de expedição (1)

PEQUENA VELOCIDADE

Despacho alfandegário em	Expedido com destino a
	via

Número de expedição			

Carimbo de fiscalização	Designação das despesas que o expedidor toma a seu cargo

Vagões				Carga normal ou superfície do vagão
Tipo *	Número	Marca de propriedade	Tara dos vagões particulares	

* Indicar o sinal conveniente.
C = vagão fechado.
D = vagão aberto.
Sp = vagão especial.
P = vagão particular.

Nome do destinatário

Morada

em (cidade e país)

Estação destinatária

Menção eventual «na estação» ou «entrega ao domicílio»

Caminho de ferro expedidor	Caminho de ferro destinatário

Carregado por (caminho de ferro ou expedidor)

Morada ou marcas e números	Quantidade	Natureza da embalagem	Designação da mercadoria	Peso bruto real em quilogramas

Tarifas e percursos requeridos

Declaração para o cumprimento das formalidades alfandegárias e de outras autoridades administrativas. Indicação dos documentos juntos. Quantidade e designação dos selos de chumbo e de outros modos de selagem. Designação eventual de um mandatário. Declaração do expedidor sobre o direito de disposição do destinatário. Outras declarações previstas pelas leis e regulamentos, tais como verificação de ausência ou deficiência de embalagem, autorização do expedidor para a carga da mercadoria no convés do navio, etc.

Interesse na entrega	Moeda	Em algarismos	Por extenso

Desembolsos, reembolso.

Discriminação			

	Em algarismos	Por extenso
Desembolsos		
Reembolso		

Nome e morada do expedidor:

em de de 19

Assinatura

Carimbo da estação expedidora		Carimbo de pesagem	Carimbo da estação destinatária
			Número de chegada

As partes enquadradas em linhas grossas devem ser preenchidas pelo caminho de ferro; as outras pelo expedidor. O expedidor deve riscar as casas que não forem aplicáveis.

(1) O presente transporte fica sujeito ao regime da Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias por caminho de ferro (CIM).

Peso taxado	Tarifa	Preço por unidade	A pagar pelo expedidor	Discriminação das despesas / Câmbio e data de conversão	A recober do destinatário
kg				Taxa de interesse na entrega	
				Desembolsos	
				Reembolso	
				Taxa de reembolso	
				Preço de transporte até . . .	
				A transportar	

Reservado às indicações previstas no artigo 7.º, § 2, CIM, etc.

Peso taxado	Tarifa	Preço por unidade	Discriminação das despesas / Câmbio e data de conversão	A receber do destinatário
kg			*Transporte* . .	

Reservado às informações em conformidade com o artigo 6, § 11, CIM.

Carimbo das estações de trânsito
1
2
3
4
5
6
7

Despacho alfandegário em

Expedido com destino a

via

TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CAMINHO DE FERRO

Duplicado da

Declaração de expedição (1)

Grande velocidade

Carimbo de fiscalização

Designação das despesas que o expedidor toma a seu cargo

Número de expedição

Nome do destinatário

Morada

em (cidade e país)

Estação destinatária

Vagões

Tipo *	Número	Marca de propriedade	Tara dos vagões particulares	Carga normal ou superfície do vagão

* Indicar o sinal conveniente:

C = vagão fechado.
D = vagão aberto.
Sp = vagão especial.
P = vagão particular.

Menção eventual «na estação» ou «entrega ao domicílio»

Caminho de ferro expedidor

Caminho de ferro destinatário

carregado por (caminho de ferro ou expedidor)

Tarifas e percursos requeridos

Declaração para o cumprimento das formalidades alfandegárias e de outras autoridades administrativas. Indicação dos documentos juntos. Quantidade e designação dos selos de chumbo e de outros modos de selagem. Designação eventual de um mandatário. Declaração do remetente sobre o direito de disposição do destinatário. Outras declarações previstas pelas leis e regulamentos, tais como verificação de ausência ou deficiência de embalagem, autorização do expedidor para a carga da mercadoria no convés do navio, etc.

Interesse na entrega	Moeda	Em algarismos	Por extenso

Desembolsos, reembolso

Discriminação			

	Em algarismos	Por extenso
Desembolsos		
Reembolso		

Nomo e morada do expedidor:

_____, em _____ de _____ de 19____

Assinatura

Morada ou marcas e números	Quantidade	Natureza da embalagem	Designação da mercadoria	Peso bruto real em quilogramas

As partes enquadradas em linhas grossas devem ser preenchidas pelo caminho de ferro; as outras pelo expedidor. O expedidor deve riscar as casas que não forem aplicáveis.

Carimbo da estação expedidora		Carimbo de pesagem	Carimbo da estação destinatária
			Número de chegada

(1) O presente transporte fica sujeito ao regime da Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias por caminho de ferro (CIM).

Peso taxado	Tarifa	Preço por unidade	A pagar pelo expedidor	Discriminação das despesas Câmbio e data de conversão	A receber do destinatário
kg				Taxa de interesse na entrega	
				Desembolsos	
				Reembolso	
				Taxa de reembolso	
				Preço de transporte até . . .	
				A transportar	

Reservado às indicações previstas no artigo 7.º, § 2, CIM, etc.

Peso taxado	Tarifa	Preço por unidade	Discriminação das despesas Câmbio e data de conversão	A receber do destinatário
kg			*Transporte* . . .	

ANEXO III
(Artigo 12.º)

Falta ou deficiência de embalagens

Declaração geral

A estação de ... do caminho de ferro de ... aceita ao transporte, a meu pedido, a partir desta data, as mercadorias abaixo designadas, que lhe entregarei para serem expedidas:

Em grande velocidade (1).
Em pequena velocidade (1).
Como volume «expresso» (1).

...
...
...

Declaro que estas mercadorias, quando o documento de transporte fizer menção da presente declaração, são entregues ao transporte:

Sem embalagem (1).
Com embalagem deficiente, cuja descrição é a seguinte (1):

...
...
...

Em ..., ... de ... de 19...

(Assinatura)

...

(1) Riscar as indicações que não forem aplicáveis.

ANEXO IV-a
(Artigo 21.º)

Alterações ao contrato de transporte ordenadas pelo expedidor

Pede-se à estação de (1) ... do caminho de ferro de ... que faça no contrato de transporte da remessa abaixo designada:

Marcas e números	Quantidade	Natureza da embalagem	Designação da mercadoria	Peso em quilogramas

entregue ao transporte com a declaração de expedição de grande/pequena velocidade de ... de ... de 19..., dirigida ao Sr. ..., em ..., as alterações seguintes (2):

1.º Devolvê-la ao expedidor na estação expedidora;
2.º Detê-la em trânsito, aguardando instruções ulteriores;
3.º Adiar a entrega, aguardando instruções ulteriores;
4.º Entregá-la ao Sr. ..., em ...;
5.º Expedi-la em grande/pequena velocidade ao Sr. ..., em ..., estação do caminho de ferro de ...;
6.º Devolvê-la em grande/pequena velocidade à estação expedidora para o Sr. ...;
7.º Entregá-la só mediante pagamento dum reembolso
em algarismos [redacted] por extenso [redacted];
8.º Entregá-la mediante pagamento, não do reembolso mencionado na declaração de expedição, mas de um reembolso
em algarismos [redacted] por extenso [redacted];
9.º Entregá-la sem cobrar a importância do reembolso;
10.º Entregá-la franco de porte ...

Em ..., ... de ... de 19...

(Assinatura)

...

À estação de ... do caminho de ferro de ...

As ordens acima mencionadas são transmitidas para execução nas condições previstas no artigo 23.º, § 1, da Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias por caminho de ferro (CIM). Foram reproduzidas no duplicado da declaração de expedição, que foi apresentado pelo expedidor. O documento entregue ao expedidor relativamente ao reembolso foi rectificado/retirado. Esta declaração refere-se ao nosso telegrama n.º .../à nossa comunicação telefónica de ...

Em ..., ... de ... de 19...

O Chefe da Estação,

...

(1) Indicar aqui a estação expedidora.
(2) Riscar as indicações que não forem aplicáveis.

ANEXO IV-b
(Artigo 22.º)

Alterações ao contrato de transporte ordenadas pelo destinatário

Pede-se à estação de (1) ... do caminho de ferro de ... que faça no contrato de transporte da remessa abaixo designada:

Marcas e números	Quantidade	Natureza da embalagem	Designação da mercadoria	Peso em quilogramas

entregue ao transporte com a declaração de expedição de grande/pequena velocidade de ... de 19... pelo Sr. ..., em ..., dirigida ao Sr. ..., em ..., as seguintes alterações (2):

1.º Detê-la em trânsito, aguardando ordens ulteriores;
2.º Adiar a entrega, aguardando ordens ulteriores;
3.º Entregá-la ao Sr. ..., em ...;
4.º Executar as formalidades aduaneiras ou outras formalidades administrativas com a minha participação/a participação do meu mandatário, Sr. ...;
5.º Expedi-la em grande/pequena velocidade ao Sr. ..., em ..., estação do caminho de ferro de ...

Em ..., ... de ... de 19...

(Assinatura)

À estação de ... do caminho de ferro de ...

As ordens acima mencionadas são transmitidas para execução nas condições previstas no artigo 23.º, § 1, da Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias por caminho de ferro (CIM). Esta declaração refere-se ao nosso telegrama n.º .../à nossa comunicação telefónica de ...

Em ..., ... de ... de 19...

O Chefe da Estação,

...

(1) Indicar aqui quer a estação destinatária quer a estação de entrada no país de destino.
(2) Riscar as indicações que não forem aplicáveis.

Os Plenipotenciários abaixo assinados acordam em que serão as seguintes as disposições que ficam constituindo o Anexo V à Convenção internacional relativa ao transporte das mercadorias por caminho de ferro (CIM) de 25 de Outubro de 1952:

ANEXO V
(Artigo 57.º)

Regulamento relativo à Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro

ARTIGO 1.º

§ 1. A Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro tem a sua sede em Berna, sob os auspícios do Governo Suíço.

A fiscalização da sua actividade, tanto no plano administrativo como no financeiro, exercer-se-á no quadro estabelecido pelo disposto no artigo 57.º da Convenção e será confiada a um Comité administrativo.

Para esse efeito o Comité administrativo

a) velará pela boa aplicação, por parte da Repartição Central, das Convenções, assim como dos outros textos dimanados das conferências de revisão, e proporá, se for caso disso, as medidas adequadas para facilitar a aplicação dessas Convenções e textos.

b) dará pareceres fundamentados sobre os assuntos que possam interessar à actividade da Repartição Cen-

tral e que lhe sejam submetidos por um Estado contratante ou pelo director da Repartição.

§ 2. — *a*) O Comité administrativo reunirá em Berna. Compor-se-á de nove membros escolhidos de entre os Estados contratantes.

b) A Confederação Suíça disporá de um assento permanente no Comité, do qual assumirá a presidência. Os outros Estados membros serão nomeados por cinco anos. A Conferência diplomática encarregada de pôr em vigor a Convenção, em execução do seu artigo 64.° e tendo em conta uma equitativa repartição geográfica, designará os Estados que devem fazer parte do Comité no primeiro período de cinco anos. Decidirá sobre as disposições adequadas para determinar a composição do Comité nos períodos ulteriores.

c) Se entre os Estados membros se der uma vaga, o próprio Comité administrativo designará um outro Estado contratante para ocupar o lugar vago.

d) Cada um dos Estados membros designará, como delegado ao Comité administrativo, uma pessoa qualificada pela sua experiência em assuntos referentes aos transportes internacionais.

e) O Comité administrativo estabelecerá o seu regulamento interno e constituir-se-á por sua própria iniciativa.

Terá, pelo menos, uma reunião ordinária em cada ano; terá, além disso, reuniões extraordinárias quando forem pedidas por, pelo menos, três Estados membros.

O Secretariado do Comité administrativo ficará a cargo da Repartição Central.

As actas das sessões do Comité administrativo serão enviadas a todos os Estados contratantes.

f) As funções de delegado de um Estado membro serão gratuitas e as respectivas despesas de deslocação que acarretam ficarão a cargo desse mesmo Estado.

§ 3. — *a*) O Comité administrativo estabelecerá o regulamento relativo à organização, ao funcionamento e ao estatuto do pessoal da Repartição Central. O Governo Suíço apresentar-lhe-á um projecto para esse efeito.

b) O Comité administrativo nomeará o director, o vice-director e os conselheiros da Repartição Central. O Governo Suíço apresentar-lhe-á propostas para esse efeito. Para essas nomeações o Comité administrativo terá em conta muito especialmente a competência dos candidatos e uma repartição geográfica equitativa.

c) O Comité administrativo aprovará o orçamento anual da Repartição Central, tendo em conta o disposto no artigo 2.° seguinte, assim como o relatório anual da gerência.

A verificação das contas da Repartição Central, que incidirá exclusivamente sobre a concordância das escritas e dos documentos de contabilidade, no quadro do orçamento, será exercida pelo Governo Suíço. Este transmitirá essas contas, acompanhadas de um relatório, ao Comité administrativo.

O Comité administrativo comunicará aos Estados contratantes, juntamente com o relatório de gerência da Repartição Central e o resumo das contas anuais deste último, as decisões, resoluções e recomendações que for chamado a formular.

d) O Comité administrativo enviará a cada conferência de revisão, dois meses, pelo menos, antes da abertura desta, um relatório sobre o conjunto da sua actividade a partir da anterior conferência.

ARTIGO 2.°

§ 1. As despesas da Repartição Central ficarão a cargo dos Estados contratantes proporcionalmente à extensão das linhas de caminho de ferro ou dos percursos aos quais se aplica a Convenção.

Todavia, as linhas de navegação participam nas despesas proporcionalmente a metade apenas dos seus percursos. Para cada um dos Estados a contribuição é de 1 fr. 40, no máximo, por quilómetro. Excepcionalmente, essa contribuição poderá, por acordo entre o Governo interessado e a Repartição Central e com a aprovação do Comité administrativo, ser reduzida até ao máximo de 50 por cento em relação a linhas exploradas em condições especiais. A importância do crédito anual referente ao quilómetro será fixada, para cada exercício, pelo Comité administrativo, depois de ouvida a Repartição Central, e será sempre cobrada na totalidade. Quando as despesas efectivas da Repartição Central não tiverem atingido a importância do crédito calculado nesta base, o saldo não gasto passará a um fundo de reserva.

§ 2. Na ocasião da entrega aos Estados contratantes do relatório da gerência e do resumo das contas anuais a Repartição Central convidá-los-á a entregar a parte com que contribuem nas despesas do exercício findo. O Estado que, na data de 1 de Outubro, não tiver entregue a sua parte será convidado uma segunda vez a fazê-lo. Se este aviso não produzir efeito, a Repartição Central renová-lo-á no princípio do ano seguinte, na ocasião do envio do seu relatório de gerência do exercício findo. Se até à data de 1 de Julho seguinte não tiver sido tomado em conta este aviso, será efectuada uma quarta diligência junto do Estado retardatário para o levar a pagar as duas anuidades vencidas. No caso de insucesso a Repartição Central avisá-lo-á, decorrido o prazo de três meses, de que, se o pagamento atrasado não for efectuado antes do fim do ano, a sua abstenção será interpretada como uma manifestação tácita da sua vontade de se retirar da Convenção. No caso de não ser dado qualquer seguimento a esta última diligência antes do dia 31 de Dezembro a Repartição Central, tomando nota da vontade, tàcitamente expressa pelo Estado em falta, de se retirar da Convenção, procederá à exclusão das linhas deste Estado da lista das linhas admitidas ao serviço dos transportes internacionais.

§ 3. As importâncias não cobradas deverão, tanto quanto possível, ser cobertas por meio dos créditos ordinários de que dispuser a Repartição Central e poderão ser repartidas por quatro exercícios. A parte do *deficit* que não puder ser coberta deste modo será levada, em conta especial, a débito dos outros Estados contratantes, em proporção com o número de quilómetros de linhas sujeitas à Convenção na época da contabilização e, em relação a cada um, na medida em que, durante o período de dois anos que findou na data da retirada do Estado em falta, com este tiver sido parte na Convenção.

§ 4. O Estado cujas linhas tiverem sido excluídas nas condições indicadas no precedente § 2 não poderá obter a readmissão das mesmas ao serviço dos transportes internacionais senão mediante o pagamento prévio das importâncias de que ficou devedor, em relação aos anos a considerar, acrescidas de um juro de 5 por cento, a contar do fim do sexto mês decorrido depois do dia em que a Repartição Central o convidou pela primeira vez a pagar as quota-partes das contribuições que lhe competiam.

ARTIGO 3.°

§ 1. A Repartição Central publicará um boletim mensal contendo as informações necessárias para a aplicação da Convenção, nomeadamente as comunicações referentes à lista das linhas de caminhos de ferro e de outras empresas e aos objectos excluídos do transporte ou admitidos sob determinadas condições, assim como os estudos que julgar conveniente inserir nessas comunicações.

§ 2. O boletim será redigido em francês e alemão. Um exemplar será enviado gratuitamente a cada um dos Estados contratantes e a cada uma das administrações interessadas. Os outros exemplares solicitados serão pagos por um preço fixado pela Repartição Central.

ARTIGO 4.º

§ 1. As facturas e títulos de dívidas relativos a transportes internacionais que ficaram por pagar poderão ser enviadas pela empresa credora à Repartição Central para que esta facilite a sua cobrança. Para este efeito a Repartição Central intimará a empresa de transporte devedora a pagar a importância devida ou a expor os motivos da sua recusa de pagamento.

§ 2. Se a Repartição Central entender que os motivos de recusa alegados são suficientemente fundados, ela convidará as partes a pleitearem perante o juiz competente ou, se as partes o solicitarem, perante o tribunal de arbitragem previsto no artigo 60.º da Convenção (Anexo X).

§ 3. Quando a Repartição Central entender que a totalidade ou parte da importância é realmente devida, poderá, depois de consultado um perito, declarar que a empresa de transporte devedora é obrigada a entregar à Repartição Central a totalidade ou parte da dívida; a importância assim entregue deve ficar consignada até decisão, sobre o fundo da questão, pelo juiz competente ou pelo tribunal de arbitragem previsto no artigo 60.º da Convenção (Anexo X).

§ 4. No caso de uma empresa de transporte não ter dado seguimento, dentro do prazo de quinze dias, às intimações da Repartição Central ser-lhe-á dirigida nova intimação, com a indicação das consequências da sua recusa.

§ 5. Dez dias depois desta nova intimação, se esta ficar sem efeito, a Repartição Central dirigirá ao Estado contratante de que depende a empresa de transportes um aviso justificado, convidando esse Estado a estudar as medidas a tomar e, nomeadamente, a examinar se ele deve manter na lista as linhas da empresa de transporte devedora.

§ 6. Se o Estado contratante de que depende a empresa de transportes devedora declarar que, a despeito da falta de pagamento, não entende que deve fazer excluir essa empresa da lista, ou se deixar sem resposta, durante seis semanas, a comunicação da Repartição Central, será considerado de pleno direito como aceitando a garantia da solvência da referida empresa, no que respeita às dívidas resultantes dos transportes internacionais.

ARTIGO 5.º

Será cobrada uma remuneração para satisfazer as despesas especiais resultantes da actividade prevista no artigo 57.º, § 1, alíneas *d*) a *f*), da Convenção. A importância desta remuneração será fixada pelo Comité administrativo, sob proposta da Repartição Central.

ARTIGO 6.º

Disposição transitória

A primeira reunião ordinária do Comité administrativo, que será convocada pelo Governo Suíço, deve realizar-se no prazo de dois meses, a contar da data da entrada em vigor da Convenção.

O presente documento fica aberto à assinatura até 1 de Junho de 1953.

Em firmeza do que os Plenipotenciários abaixo assinados, munidos dos seus plenos poderes, reconhecidos em boa e devida forma, assinaram o presente documento.

Feito em Berna, em 11 de Abril de 1953, num exemplar único, que ficará depositado nos arquivos da Confederação Suíça e de que será entregue uma cópia autêntica a cada uma das Partes.

Pela Áustria:

Dr. Smetana.

Pela Bélgica:

Vte de Lantsheere.
J. Truyen.

Pela Bulgária:

B. Tzvetkov.

Pela Dinamarca:

Th. Jensen.

Pela Espanha:

José Ruiz de Arana y Bauer.
Duque de San Lucar la Mayor.

Pela Finlândia:

Kurt Linden.

Pela França:

J. Chauvel.

Pela Grécia:

Philon Philon.

Pela Hungria:

Vermesy Sándor.

Pela Itália:

Odoardo Baldoni.

Pelo Líbano:

Mikaoui.
Chatila.

Pelo Listenstaina:

W. Stucki.

Pelo Luxemburgo:

A. Clemang.

Pela Noruega:

Olav Holtmon.

Pelos Países Baixos:

A. Bentinck.

Pela Polónia:

J. Tarnawski.

Por Portugal:

António Ferro.

Pela Roménia:

Emeric Stoffel.

Pelo Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte:

Denis O'Neill.

Pela Suécia:

G. de Sydow.

Pela Suíça:

W. Stucki.

Pela Checoslováquia:

L. Simovic.

Pela Turquia:

B. Balciogìu.

Pela Jugoslávia:

Sv. Savicevic.

ANEXO VI
(Artigo 67.º, §§ 3 e 4)

Estatuto relativo à comissão de revisão e às comissões de peritos

ARTIGO 1.º

Os Governos dos Estados contratantes comunicam as suas propostas referentes aos assuntos que cabem na 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.º

A Repartição Central convida as comissões a reunir sempre que se torne necessário ou a pedido de, pelo menos, cinco dos Estados contratantes.

Todos os Estados contratantes serão informados das reuniões em sessão das comissões com dois meses de antecedência. O aviso deve indicar com exactidão os assuntos cuja inscrição na ordem do dia é pedida.

ARTIGO 3.º

Todos os Estados contratantes podem tomar parte nos trabalhos das comissões.

Um Estado pode fazer-se representar por outro Estado; todavia um Estado não pode representar mais do que dois outros Estados.

Cada Estado tem a seu cargo as despesas dos seus representantes.

ARTIGO 4.º

A Repartição Central informa os assuntos a tratar e assume o serviço do secretariado das comissões.

O director e o vice-director da Repartição Central tomam parte nas sessões das comissões, com voto consultivo.

ARTIGO 5.º

De acordo com a maioria dos Estados contratantes, a Repartição Central convida a assistir às sessões das comissões, com voto consultivo, representantes:

a) De Estados não contratantes;

b) De organizações internacionais governamentais com competência em matéria de transporte, sob condição de reciprocidade;

c) De organizações internacionais não governamentais que se ocupem de transportes, sob condição de reciprocidade.

ARTIGO 6.º

As comissões ficam validamente constituídas quando esteja representado um terço dos Estados contratantes.

ARTIGO 7.º

As comissões designam para cada sessão um presidente e um ou dois vice-presidentes.

ARTIGO 8.º

As deliberações são tomadas em francês e em alemão. As exposições dos membros da comissão são imediatamente traduzidas de viva voz e em resumo. O texto das propostas e as comunicações do presidente são traduzidos por extenso.

ARTIGO 9.º

A votação efectua-se por delegação e, quando requerida, por chamada nominal; cada delegação dum Estado contratante representado na sessão tem direito a um voto.

Uma proposta só será adoptada:

a) Se tomar parte na votação, pelo menos, metade das delegações representadas na comissão.

b) Se reunir a maioria dos votos expressos.

ARTIGO 10.º

As actas das sessões resumem as deliberações nas duas línguas.

Nestas actas devem ser incluídas as propostas e as decisões textualmente e nas duas línguas. Em caso de divergência entre o texto francês e o texto alemão das actas, no que respeita às decisões, faz fé o texto francês.

As actas serão distribuídas aos membros, assim que seja possível.

Se não puderem ser aprovadas no decorrer da sessão, os membros entregarão ao secretariado, num prazo adequado, as correcções eventuais.

ARTIGO 11.º

Para facilitar os trabalhos, as comissões podem constituir subcomissões; podem também constituir subcomissões encarregadas de preparar determinados assuntos para uma sessão ulterior.

Cada subcomissão designa um presidente, um vice-presidente e, se for preciso, um relator. Quanto ao demais, as disposições dos artigos 1.º a 5.º e 8.º a 10.º aplicam-se por analogia às subcomissões.

ANEXO VII
(Artigo 59.º, § 1)

Regulamento internacional relativo ao transporte de vagões particulares (RIP)

(Texto resultante das resoluções da 1.ª sessão estatutária da comissão de peritos para os vagões particulares, Soleure, Janeiro de 1952)

ARTIGO 1.º

Objecto e amplitude do regulamento

§ 1. O presente regulamento aplica-se a todos os transportes de vagões particulares, vazios ou carregados, admitidos em serviço internacional de harmonia com as disposições do artigo 2.º e entregues para transporte nas condições da Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminhos de ferro (CIM).

§ 2. Na falta de disposições especiais no presente regulamento, são aplicáveis as prescrições da CIM aos transportes indicados no § 1.

ARTIGO 2.º

Admissão dos vagões em serviço internacional

Para serem admitidos ao serviço internacional os vagões devem ser matriculados em nome de um particular (pessoa ou entidade com personalidade jurídica)

por um caminho de ferro sujeito à CIM e munidos por este caminho de ferro da marca distintiva [E].

No presente regulamento o particular cujo nome é inscrito no vagão chama-se «titular».

ARTIGO 3.º

Emprego dos vagões

O expedidor não pode empregar o vagão senão para o transporte de mercadorias para as quais ele é apropriado, segundo o contrato de matrícula.

O expedidor é o único responsável pelas consequências que resultarem da não observância desta disposição.

ARTIGO 4.º

Dispositivos e aparelhos especiais

Se o vagão for munido de aparelhos especiais (aparelhos refrigerantes, recipientes de água, mecanismos, etc.), incumbe ao expedidor assegurar ou fazer assegurar o seu serviço. Esta obrigação fica a cargo do destinatário, desde que este faça valer os seus direitos de harmonia com o artigo 16.º da CIM.

ARTIGO 5.º

Condições de aceitação a transporte

§ 1. O direito de submeter um vagão a transporte pertence ao titular.

Qualquer outro expedidor de um vagão, vazio ou carregado, deve entregar à estação de origem, conjuntamente com a declaração de expedição, uma autorização passada pelo titular.

Esta autorização não é exigível se este expedidor for o destinatário do vagão quando do transporte anterior e se antes da entrega da declaração de expedição a estação não tiver recebido do titular, por carta registada, a proibição de expedir o vagão sem a sua autorização.

§ 2. Se não houver ordem em contrário do titular, o caminho de ferro é autorizado a reenviar de ofício à sua estação de matrícula por conta do titular, a coberto de uma declaração de expedição em nome e para a direcção deste último:

Qualquer vagão chegado vazio, cujo carregamento não tenha sido iniciado nos quinze dias após a sua colocação à disposição;

Qualquer vagão chegado carregado que oito dias depois de terminar a descarga não tenha sido expedido novamente.

Se não fizer uso desta faculdade, o caminho de ferro deve, após terem expirado os prazos atrás fixados, avisar o titular da situação do seu vagão; neste caso o reenvio de ofício do vagão não pode ser efectuado dentro dos oito dias que se seguirem ao do envio do aviso ao titular.

As disposições deste parágrafo não se aplicam nem aos vagões que se encontram no país da empresa de matrícula, nem aos vagões que se encontram em ramais particulares.

§ 3. O alugador cujo nome for inscrito no vagão com autorização do caminho de ferro matriculador é, no que respeita ao exercício das disposições previstas neste artigo, sub-rogado de pleno direito ao titular.

ARTIGO 6.º

Indicações na declaração de expedição

§ 1. Além das indicações previstas pela CIM, o expedidor deve inscrever na declaração de expedição mais as seguintes:

a) Tratando-se de um vagão vazio: na coluna «Designação da mercadoria» a indicação «vagão particular vazio», sendo as características do vagão indicadas na rubrica «Vagões»;

b) Tratando-se de vagão carregado: na coluna «Designação da mercadoria», depois da natureza da mercadoria, a indicação «carregado em vagão particular», sendo as características do vagão indicadas na rubrica «Vagões».

§ 2. Se o expedidor de um vagão vazio desejar obter uma garantia suplementar do prazo de entrega, de harmonia com as disposições do artigo 12.º, deve inscrever na casa «Declaração para a execução . . .» a indicação «garantia suplementar do prazo de entrega».

ARTIGO 7.º

Reembolsos e desembolsos

§ 1. As remessas de vagões vazios não podem ser sobrecarregadas com reembolsos ou desembolsos.

§ 2. Os transportes de vagões carregados não podem ser sobrecarregados com um reembolso que exceda o valor da mercadoria carregada.

ARTIGO 8.º

Declaração de interesse na entrega

§ 1. Não é admitida a declaração de interesse na entrega para o envio de vagões vazios.

§ 2. A declaração de interesse na entrega para o transporte de um vagão carregado apenas produz efeito no que respeita à mercadoria carregada.

ARTIGO 9.º

Suspensão do prazo de entrega

§ 1. O prazo de entrega é suspenso, não só nos casos previstos no artigo 11.º, § 7, da CIM, mas também durante a interrupção do transporte originada por uma avaria do vagão, a não ser que o caminho de ferro seja responsável por esta avaria, nos termos do artigo 13.º

§ 2. Quando a mercadoria carregada no vagão avariado for trasbordada para outro vagão, a contagem do prazo recomeça para a mercadoria a partir do momento em que ela possa ser posta a circular no ponto de trasbordo.

ARTIGO 10.º

Verificação de uma avaria do vagão ou de perda de peças

§ 1. Quando uma avaria no vagão ou uma perda de peças for descoberta ou presumida pelo caminho de ferro ou alegada pelo interessado, o caminho de ferro tem de levantar, de acordo com as disposições do artigo 43.º da CIM, um auto constatando a natureza da avaria ou da perda e, tanto quanto possível, a causa e o momento em que ela se produziu.

Este auto deve ser enviado sem demora ao caminho de ferro matriculador.

§ 2. Se o vagão tiver carga, deve ser levantado outro auto para a mercadoria, quando se torne necessário, em harmonia com as disposições do artigo 43.º da CIM.

ARTIGO 11.º

Avaria de um vagão impedindo a continuação do transporte

§ 1. Em caso de avaria que impeça a continuação do transporte de um vagão expedido vazio ou que coloque o vagão em estado de não poder ser carregado, a estação em que a avaria for verificada deve pedir imediata e directamente por telegrama as instruções do expedidor. Se este não é ao mesmo tempo o titular, é enviada a este uma cópia deste telegrama, a título de informação.

Na falta de instruções do expedidor no prazo de oito dias, a contar da data do envio do telegrama, o ca-

minho de ferro está autorizado, depois de ter, caso seja possível, posto o vagão em estado de circular vazio, a reenviá-lo de ofício à sua gare de matrícula, com uma declaração de expedição estabelecida em nome e para a direcção do titular.

Os motivos do reenvio devem ser mencionados na declaração de expedição, na coluna «Designação da mercadoria».

As despesas de transporte e outras despesas originadas até à estação onde o vagão tenha chegado, as despesas de envio do aviso ao expedidor e, eventualmente, ao titular, assim como as resultantes, quer de execução de instruções do expedidor, quer do envio de ofício do vagão à gare de matrícula, sobrecarregam a expedição.

§ 2. Em caso de avaria que impeça a continuação do transporte de um vagão expedido carregado, e se for necessário descarregá-lo, aplicam-se as disposições do § 1 ao vagão descarregado.

§ 3. O caminho de ferro pode, sem ter de pedir instruções, efectuar à sua custa as reparações de pequena importância para permitir a continuação do transporte de um vagão vazio ou carregado.

§ 4. O alugador, cujo nome está inscrito no vagão com autorização do caminho de ferro matriculador, é, no que respeita ao exercício das disposições previstas neste artigo, considerado como se fosse o titular.

ARTIGO 12.º

Quantitativo da indemnização no caso de ser excedido o prazo de entrega

§ 1. Se o caminho de ferro for responsável pela ultrapassagem do prazo de entrega de um vagão vazio ou carregado, tem de pagar ao interessado a importância de 2 francos por dia indivisível de atraso, independentemente da indemnização eventualmente devida pela ultrapassagem do prazo de entrega da mercadoria carregada.

§ 2. O expedidor de um vagão vazio pode pedir uma garantia suplementar do prazo de entrega. Em tal caso será cobrada uma taxa de 1 franco por cada fracção indivisível de 10 km, com o mínimo de 10 francos. Neste caso a indemnização é elevada a 4 francos por dia, sem que, contudo, o quantitativo total da indemnização possa ser inferior à taxa cobrada pela garantia suplementar.

§ 3. Se a ultrapassagem do prazo de entrega tiver por causa o dolo ou falta grave imputável ao caminho de ferro, o quantitativo da indemnização a pagar é elevado a 4 francos por dia.

ARTIGO 13.º

Responsabilidade do caminho de ferro por perda ou avaria do vagão ou das suas peças

§ 1. Em caso de perda ou avaria de um vagão ou das suas peças, ocorrida desde a aceitação ao transporte até à entrega, o caminho de ferro é responsável se não provar que a avaria não resultou de falta sua.

§ 2. Em caso de perda do vagão a indemnização é limitada ao valor do vagão; os elementos deste valor são determinados no contrato de matrícula.

Em caso de avaria a indemnização é calculada segundo as condições previstas no contrato de matrícula.

§ 3. Em caso de perda ou avaria de acessórios amovíveis o caminho de ferro apenas é responsável pelos acessórios que estejam inscritos nos dois lados do vagão. O caminho de ferro não assume nenhuma responsabilidade pela perda ou avaria dos acessórios amovíveis da aparelhagem.

§ 4. O caminho de ferro apenas é responsável pelos prejuízos sofridos por recipientes de grés, vidro, barro, etc., desde que estes prejuízos estejam em correlação com uma outra avaria do vagão pela qual o caminho de ferro deva responder segundo as disposições precedentes.

A não ser que o interessado prove que os prejuízos foram causados por uma falta do caminho de ferro, este não é responsável pelos prejuízos sofridos nos recipientes providos de revestimentos interiores (esmalte, ebonite, etc.), a não ser que o recipiente apresente sinais de avarias exteriores pelas quais o caminho de ferro deva responder em face das disposições precedentes.

§ 5. O titular é de pleno direito sub-rogado pelo expedidor ou o destinatário no que respeita ao direito à indemnização. As reclamações administrativas só podem ser dirigidas ao caminho de ferro matriculador e as acções não podem ser exercidas senão contra este caminho de ferro, sub-rogado, por seu turno, de pleno direito, ao caminho de ferro responsável.

ARTIGO 14.º

Presunção de perda do vagão. Caso em que é encontrado

§ 1. O vagão é considerado perdido desde que não seja posto à disposição do destinatário nos seis meses seguintes ao termo do prazo de entrega.

Este prazo é aumentado do tempo de imobilização do vagão por qualquer causa não imputável ao caminho de ferro ou por avaria.

§ 2. Se o vagão considerado perdido for encontrado depois do pagamento da indemnização, o titular pode exigir, no prazo de seis meses depois do correspondente aviso que receberá do caminho de ferro matriculador, que o vagão lhe seja entregue, sem despesas, na estação de matrícula, contra a restituição da indemnização.

ANEXO VIII
(Artigo 59.º, § 2)

Regulamento internacional relativo ao transporte de contentores «containers» (RICo)

(Texto resultante de deliberações da 1.ª sessão estatutária da comissão de peritos para os contentores, Soleure, Janeiro de 1952).

CAPÍTULO I

Generalidades

ARTIGO 1.º

Objecto e amplitude do regulamento

§ 1. O presente regulamento aplica-se ao transporte de contentores pertencentes ao caminho de ferro ou a particulares (pessoa ou entidade com personalidade jurídica), aprovados pelo caminho de ferro, entregues para transporte nas condições da Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminho de ferro (CIM), com a condição de satisfazerem às prescrições intergovernamentais em vigor para os transportes em caminho de ferro ou para os transportes incluindo um percurso ferroviário.

§ 2. São considerados como contentores, no sentido do presente regulamento, os aparelhos (caixas, arcàzes ou grades, cisternas, etc.) construídos com o fim de facilitar o transporte de mercadorias de porta a porta, quer seja só pelo caminho de ferro, quer pelo transporte misto caminho de ferro/outros meios de locomoção.

ARTIGO 2.º

Disposições gerais

§ 1. O conteúdo de um contentor apenas pode dar lugar a um único contrato de transporte.

§ 2. Na falta de disposições especiais no presente regulamento são aplicáveis as prescrições da CIM ao transporte de contentores vazios ou carregados.

ARTIGO 3.º

Transportes a domicílio

Para as expedições recebidas ou entregues a domicílio pelo caminho de ferro, o contrato de transporte tem início no domicílio do expedidor e termina no domicílio do destinatário.

CAPÍTULO II

Contentores pertencentes ao caminho de ferro

ARTIGO 4.º

Fornecimento. Remuneração

Os contentores são postos à disposição dos expedidores dentro das possibilidades do caminho de ferro. Pela utilização dos contentores pode ser cobrada uma remuneração, cujo valor é fixado pelas tarifas ou regulamentos.

ARTIGO 5.º

Indicações na declaração de expedição

Além das indicações previstas pela CIM, o expedidor deve fazer na declaração de expedição mais as seguintes:

a) Na coluna «Direcção ou marcas e números» o nome do caminho de ferro proprietário do contentor, o número, a tara em quilogramas e a capacidade em metros cúbicos ou em litros;

b) Na coluna «Designação da mercadoria», depois das indicações relativas à mercadoria, a indicação «Carregada em contentor».

A tara dos contentores não deve incluir o peso de dispositivos especiais internos e amovíveis, quer tenham carácter de embalagem, quer o de amarração.

ARTIGO 6.º

Colocação à disposição. Restituição e manutenção

As tarifas ou regulamentos devem fixar as condições em que os contentores são postos à disposição, o prazo no qual devem ser restituídos, as taxas que são cobradas quando este prazo não for respeitado, assim como as condições em que as operações de carga e descarga devem ser efectuadas.

A carga compreende, não sòmente a colocação no vagão, mas ainda as operações acessórias, incluindo a amarração dos contentores.

ARTIGO 7.º

Limpeza

O destinatário fica obrigado a limpar os contentores depois da descarga. Quando os contentores forem restituídos ao caminho de ferro sem serem limpos, este tem o direito de exigir o pagamento de uma taxa, cujo valor será fixado pelas tarifas ou pelos regulamentos.

ARTIGO 8.º

Reutilização

Os contentores entregues carregados não podem ser utilizados de novo pelo destinatário para novos transportes sem autorização do caminho de ferro destinatário.

ARTIGO 9.º

Perdas e avarias

§ 1. Quem aceitar do caminho de ferro um contentor vazio ou carregado tem de verificar o estado deste contentor no momento em que lhe é fornecido; ele é responsável por todos os estragos que se verifiquem quando da restituição do contentor ao caminho de ferro e que não tenham sido assinalados quando do fornecimento, a menos que ele não prove que as avarias existiam quando o contentor lhe foi fornecido ou que elas resultaram de circunstâncias que ele não pôde evitar e as consequências das quais ele não pôde prevenir.

§ 2. O expedidor é responsável pela perda ou avaria de um contentor que ocorra durante a execução do contrato de transporte, desde que ela provenha de sua culpa ou dos seus mandatários.

§ 3. Quando o contentor não seja restituído dentro dos trinta dias seguintes ao dia do fornecimento, o caminho de ferro pode considerá-lo como perdido e exigir o pagamento do seu valor.

CAPÍTULO III

Contentores pertencentes a particulares

ARTIGO 10.º

Aprovação

Para serem admitidos em serviço internacional os contentores pertencentes a particulares devem ser aprovados por um caminho de ferro submetido à CIM e munidos para este caminho de ferro da marca distintiva P e satisfazer, no que diz respeito à sua construção e inscrições, às condições previstas para este efeito nas condições do artigo 1.º

ARTIGO 11.º

Dispositivos especiais

Se os contentores de particulares forem munidos de aparelhos especiais (aparelhos refrigerantes, reservatórios de água, mecanismos, etc.), incumbe ao expedidor assegurar ou fazer assegurar o seu serviço. Esta obrigação fica a cargo do destinatário, desde que faça valer os seus direitos, de harmonia com o artigo 16.º da CIM.

ARTIGO 12.º

Indicações na declaração de expedição

§ 1. Para os contentores carregados o expedidor deve inscrever na declaração de expedição, além das previstas pela CIM, as seguintes indicações:

a) Na coluna «Direcção ou marcas e números» o nome do caminho de ferro que aprovou o contentor, o número deste, o sinal P, a tara em quilogramas e a capacidade em metros cúbicos ou em litros;

b) Na coluna «Designação da mercadoria», depois das indicações relativas à mercadoria, a indicação «Carregada em contentor».

§ 2. Para os contentores vazios o expedidor deve inscrever na declaração de expedição, além das previstas pela CIM, as indicações seguintes:

a) Na coluna «Direcção ou marcas e números» o nome do caminho de ferro que aprovou o contentor, o número deste e o sinal ||;

b) Na coluna «Designação da mercadoria» a tara em quilogramas e a indicação «Contentor vazio».

ARTIGO 13.º

Retorno em vazio ou reutilização

Depois da entrega do contentor e na falta de acordos especiais, o caminho de ferro não é obrigado a intervir para a devolução para transporte do contentor vazio em retorno ou do contentor utilizado de novo com carga.

ARTIGO 14.º

Reembolsos

O envio de contentores vazios não pode ser sobrecarregado com reembolsos.

ARTIGO 15.º

Responsabilidade no caso de ser ultrapassado o prazo de entrega

Para a responsabilidade no caso de ser ultrapassado o prazo de entrega, os caminhos de ferro podem, independentemente das disposições da CIM, por acordo especialmente feito com o proprietário do contentor, prever o pagamento ao proprietário de uma indemnização particular.

ANEXO IX
(Artigo 59.º, § 3)

Regulamento internacional relativo ao transporte de volumes «Expresso» (RIEx)

§ 1. Só são considerados volumes «expresso» as mercadorias transportadas de forma especialmente rápida, nas condições de uma tarifa internacional.

Só poderão ser admitidas como volumes «expresso» as mercadorias que possam normalmente ser carregadas no furgão dos comboios de passageiros. Todavia, as tarifas podem prever excepções a esta regra.

§ 2. São excluídas do transporte as mercadorias designadas no artigo 3.º da presente Convenção. As substâncias e objectos enumerados no Anexo I à Convenção ou aqueles que foram fixados em acordos particulares, estabelecidos ao abrigo das disposições do artigo 4.º, § 2, da Convenção, só são admitidos ao transporte como volumes «expresso» na medida em que esta modalidade de transporte é expressamente prevista no referido Anexo ou nos referidos acordos. As tarifas determinam se outras mercadorias podem igualmente ser excluídas do transporte ou admitidas sob determinadas condições.

§ 3. Os volumes «expresso» podem ser entregues ao transporte com um documento diferente da declaração de expedição prevista no artigo 6.º, § 1, da presente Convenção. O impresso a utilizar e as indicações que devem ou podem ser nele feitas são determinadas pela tarifa.

Em qualquer caso esse documento deve conter as seguintes indicações:

a) A designação da estação expedidora e destinatária;

b) O nome e morada do expedidor e do destinatário;

c) Número de volumes, a descrição da embalagem e a designação da natureza das mercadorias;

d) A designação dos documentos juntos para 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, quer por ele próprio, quer segundo as suas indicações, pelo caminho de ferro; suporta todas as consequências resultantes do facto de essas indicações ou declarações serem irregulares, inexactas ou incompletas.

§ 5. Os volumes «expresso» devem ser transportados ràpidamente 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 das acima mencionadas; todavia, nenhuma derrogação pode ser feita ao disposto nos artigos 26.º, 27.º, 28.º, 29.º, 31.º, 32.º, 33.º e 37.º a 46.º, inclusive, da dita Convenção.

Em tudo o que não for contrário às disposições precedentes e às das tarifas, são aplicáveis ao transporte de volumes «expresso» as disposições da presente Convenção.

ANEXO X
(Artigo 60.º)

Regulamento de arbitragem

ARTIGO 1.º

Número de árbitros

Os tribunais arbitrais constituídos para apreciarem os litígios que não sejam entre Estados serão compostos por um, três ou cinco árbitros, conforme as cláusulas de compromisso.

ARTIGO 2.º

Escolha dos árbitros

§ 1. Será prèviamente estabelecida uma lista de árbitros. Cada um dos Estados contratantes pode designar um máximo de dois árbitros da respectiva nacionalidade, especialistas em direito internacional de transportes, para serem inscritos na lista de árbitros, estabelecida e mantida em dia pelo Governo Suíço.

§ 2. Se o compromisso previr um único árbitro, este será escolhido de comum acordo pelas partes.

Se o compromisso previr três ou cinco árbitros, cada uma das partes escolherá um ou dois árbitros, conforme o caso.

Os árbitros escolhidos em conformidade com a alínea anterior designarão de comum acordo o terceiro ou quinto árbitro, segundo o caso, o qual presidirá ao tribunal arbitral.

Se as partes não estiverem de acordo acerca da escolha do árbitro único ou se os árbitros escolhidos pelas partes não concordarem acerca da designação do terceiro ou quinto árbitro, segundo o caso, o tribunal arbitral será completado por um árbitro designado pelo presidente do Tribunal Federal Suíço, a requerimento da Repartição Central.

O tribunal arbitral será composto por pessoas que figurem na lista mencionada no § 1. No entanto, se o compromisso previr cinco árbitros, cada uma das partes poderá escolher um árbitro fora da lista.

§ 3. O árbitro único, o terceiro ou o quinto árbitro deve ser de nacionalidade diferente da das partes.

A intervenção de uma terceira parte no litígio não afecta a composição do tribunal arbitral.

ARTIGO 3.º

Compromisso

As partes que recorrerem à arbitragem firmam um compromisso, o qual especifica, nomeadamente:

a) O objecto do litígio, determinado de maneira tanto quanto possível precisa e clara;

b) A composição do tribunal e os prazos úteis 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.º

Processo

O próprio tribunal arbitral decide qual o processo a seguir, tendo em conta, nomeadamente, as seguintes disposições:

a) O tribunal arbitral instrui e julga as causas que lhe são submetidas com base nos elementos fornecidos pelas partes e sem estar ligado pela interpretação destas, quando for chamado a definir o direito;

b) Não pode conceder nem mais nem objecto diverso do que constar das conclusões do autor, nem menos do que o réu tiver reconhecido como sendo devido;

c) A sentença arbitral, devidamente fundamentada, será 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.º

Secretaria

A Repartição Central funciona como secretaria do tribunal arbitral.

ARTIGO 6.º

Custas

A decisão arbitral fixa as custas e despesas, incluindo os honorários dos árbitros, e decide a qual das partes incumbe o seu pagamento ou em que proporções devem ser divididas entre elas.

Protocolo adicional às Convenções internacionais relativas ao transporte de mercadorias por caminho de ferro (CIM) e de passageiros e bagagens (CIV), assinadas em Berna em 25 de Outubro de 1952

Ao encerrar os trabalhos da V Conferência de Revisão das Convenções internacionais de 23 de Novembro de 1933 relativas ao transporte de mercadorias por caminho de ferro (CIM) e de passageiros e bagagens (CIV), a Conferência tomou as seguintes decisões:

1.º A Conferência confere mandato ao Governo Suíço, que aceita, para convocar uma conferência extraordinária, com o fim de:

a) Elaborar um novo Regulamento relativo à Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro, instituindo um regime de vigilância análogo ao existente em outras organizações internacionais. O Governo Suíço, inspirando-se nas sugestões da delegação francesa, preparará um projecto, que será comunicado aos Estados contratantes. A conferência extraordinária deverá ser convocada de modo que o novo regulamento possa entrar em vigor ao mesmo tempo que as novas convenções;

b) Procurar uma solução para o problema da participação alemã nas Convenções internacionais relativas ao transporte de mercadorias por caminho de ferro (CIM) e de passageiros e bagagens (CIV);

2.º Além disso, a Conferência:

Tendo em conta o facto de os peritos competentes terem verificado que as condições de transporte das substâncias perigosas por caminho de ferro e por mar com destino ao ou provenientes do Reino Unido diferem essencialmente das prescritas no Anexo I à CIM e que é impossível modificá-las em devido tempo, de modo a torná-las conformes com estas, tanto mais que se encaram trabalhos para o ajustamento dos regulamentos de todos os meios de transporte no plano regional e no plano mundial;

Tendo em consideração que na sua 11.ª sessão, realizada em Dezembro de 1951, a comissão de peritos encarregada de manter actualizado o Anexo I à CIM resolveu criar um apêndice especial ao Anexo I, contendo prescrições derrogatórias relativas ao tráfego por via férrea-via marítima das substâncias perigosas entre o continente e o Reino Unido e instituiu uma subcomissão, na qual o Reino Unido está igualmente representado, encarregada da elaboração desse apêndice, o qual será submetido à referida comissão;

Declarando-se de acordo com esta forma de proceder:

Decide que, até à entrada em vigor desse apêndice especial, as substâncias perigosas que forem transportadas sob o regime da CIM e da CIV, com destino ao ou provenientes do Reino Unido, deverão satisfazer às prescrições do Anexo I e, além disso, às condições do Reino Unido no que respeita aos seus regulamentos ferroviários e marítimos sobre o transporte de substâncias perigosas.

3.º Para permitir a entrada simultânea em vigor da presente Convenção e dos Anexos, tal como resultarão das revisões em curso, a Conferência preconiza que o artigo 67.º, § 4, da CIM seja posto em vigor o mais ràpidamente possível e o mais tardar seis meses antes da data prevista para a entrada em vigor da própria Convenção;

4.º A Conferência regista a seguinte declaração:

> Os Governos da República Popular da Bulgária, da República Popular Húngara, da República Popular da Polónia, da República Popular da Roménia e da República Checoslovoca assinam as Convenções sob reserva de que não reconhecem como válidas e obrigatórias as disposições contidas no artigo 60.º, §§ 2 e 3, alínea *a*), da CIM e CIV;

e decide, em virtude do carácter meramente facultativo da arbitragem, admitir as reservas precedentes.

Feito em Berna no dia 25 de Outubro de 1952.

Pela Áustria:

Dr. Smetana.

Pela Bélgica:

Vte de Lantsheere.

Pela Bulgária:

B. Tzvetkov.

Pela Dinamarca:

Th. Jensen.

Pela Espanha:
José Ruiz de Arana y Bauer.
Duque de San Lucar la Mayor.
José de Aguinaga.

Pela Finlândia:
Väinö Häkkinen.

Pela França:
J. Chauvel.

Pela Grécia:
Philon Philon.

Pela Hungria:
Vermesy Sándor.

Pela Itália:
Odoardo Baldoni.

Pelo Listenstaina:
W. Stucki.

Pelo Luxemburgo:
A. Clemang.

Pela Noruega:
Peter Anker.

Pelos Países Baixos:
A. Bentinck.

Pela Polónia:
Josef Ettinger.

Por Portugal:
António Pinto de Mesquita.

Pela Roménia:
M. Gervesco.

Pela Suécia:
T. Hammarström.

Pela Suíça:
W. Stucki.

Pela Checoslováquia:
L. Simovic.

Pela Turquia:
H. Germeyanligil.

Pela Jugoslávia:
Z. Djermanovic.

Pelo Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte:
Denis O'Neill.

Pelo Iraque:

Pelo Irão:

Pelo Líbano:
A. Nassif.

Pela Síria:

Protocolo adicional às Convenções internacionais de 25 de Outubro de 1952, relativas ao transporte por caminho de ferro de mercadorias (CIM) e de passageiros e bagagens (CIV)

Os Plenipotenciários abaixo assinados acordam nas seguintes disposições:

1.° Os Estados que não assinaram as Convenções de 25 de Outubro de 1952, ou as partes territoriais de tais Estados em cujas linhas de caminho de ferro se aplicam as Convenções de 23 de Novembro de 1933, podem notificar ao Governo Suíço que adoptaram, por meio de legislação interna, as disposições das Convenções de 1952 e que as aplicarão de harmonia com as normas da sua Constituição.

2.° Nos casos em que for feita a notificação acima mencionada os seus efeitos serão os seguintes:

a) As disposições das Convenções de 1952 aplicar-se-ão nas relações entre os Estados contratantes e os Estados ou partes territoriais mencionados no n.° 1 que fizeram essa notificação, no termo do prazo de trinta dias, a partir da data da recepção da notificação pelo Governo Suíço, se as Convenções já tiverem entrado em vigor, ou, caso contrário, a partir da data da sua entrada em vigor;

b) O Governo Suíço tomará nota da data da recepção da notificação e comunicá-la-á aos Estados partes nas Convenções de 1952, assim como aos Estados ou partes territoriais de Estados que tiverem feito uso da faculdade mencionada no n.° 1;

c) Várias partes territoriais correspondentes a um dos Estados mencionados no n.° 1 não disporão de mais de um voto. As modalidades de aplicação deste princípio serão regulamentadas por uma conferência intergovernamental dos Estados signatários das Convenções de 1952. Em tudo o mais estes Estados ou as suas partes territoriais terão os mesmos direitos e obrigações que os Estados que ratificaram as Convenções de 1952 ou que a elas aderiram.

3.° Com o fim de tornar obrigatórias para o utente, segundo o direito do Reino Unido, as prescrições das Convenções de 1952 no que respeita às linhas das partes territoriais dos Estados não signatários ou não aderentes, o Governo do Reino Unido, por derrogação ao disposto nessas Convenções, fica habilitado a inserir, para o tráfego proveniente do Reino Unido, uma referência ao presente Protocolo adicional nos modelos impressos da declaração de expedição (CIM), do bilhete internacional e da senha de bagagens (CIV).

4.° Este Protocolo, que completa as Convenções de 1952, fica aberto à assinatura até 1 de Junho de 1953.

Está sujeito a ratificação.

Os Estados que não tiverem assinado o presente Protocolo antes dessa data e os Estados participantes nas Convenções acima mencionados em aplicação do artigo 65 da CIM e do artigo 64 da CIV de 1952 podem aderir ao presente Protocolo por meio de notificação.

O instrumento de ratificação ou a notificação da adesão será depositado junto do Governo Suíço.

O presente Protocolo entrará em vigor seis meses antes da data prevista para o início da aplicação das Convenções de 1952.

Em firmeza do que os Plenipotenciários abaixo assinados, munidos dos seus plenos poderes, reconhecidos em boa e devida forma, assinaram o presente Protocolo.

Feito em Berna, em 11 de Abril de 1953, num único exemplar, que ficará depositado nos arquivos da Confederação Suíça e de que será entregue uma cópia autêntica a cada um dos Governos representados nesta Conferência.

Pela Áustria:
Dr. Smetana.

Pela Bélgica:
Vte de Lantsheere.
J. Truyen.

Pela Bulgária:
B. Tzvetkow.

Pela Dinamarca:
Th. Jensen.

Pela Espanha:
José Ruiz de Arana y Bauer.
Duque de San Lucar la Mayor.

Pela Finlândia:
Kurt Linden.

Pela França:
J. Chauvel.

Pela Grécia:
Philon Philon.

Pela Hungria:
Vermesy Sándor.

Pela Itália:
Odoardo Baldoni.

Pelo Líbano:
Chatila.

Pelo Listenstaina:
W. Stucki.

Pelo Luxemburgo:
J. Sturm.

Pela Noruega:
Olav Holtmon.

Pelos Países Baixos:
A. Bentinck.

Pela Polónia:
J. Tarnawski.

Por Portugal:
António Ferro.

Pela Roménia:
Emeric Stoffel.

Pelo Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte:
Denis O'Neill.

Pela Suécia:
G. de Sydow.

Pela Suíça:
W. Stucki.

Pela Checoslováquia:
L. Simovic.

Pela Turquia:
B. Balcioglu.

Pela Jugoslávia:
Sv. Savicevic.

Acta final da quinta Conferência para a revisão das Convenções internacionais relativas ao transporte por caminhos de ferro de mercadorias (CIM) e de passageiros e bagagens (CIV)

De acordo com o disposto no artigo 60.º das Convenções internacionais relativas ao transporte por caminhos de ferro de mercadorias (CIM) e de passageiros e bagagens (CIV), assinadas em Roma em 23 de Novembro de 1933, o Governo Suíço convocou uma Conferência com o fim de rever essas Convenções.

A Conferência realizou-se em Berna de 15 a 25 de Outubro de 1952.

Os participantes eram os seguintes:

I

Delegados dos Estados que participaram nas Convenções de 23 de Novembro de 1933:

Austria:

Sr. Smetana F., Conselheiro ministerial, Director comercial dos Caminhos de ferro federais austríacos;
Sr. Rissel V., Inspector superior no Ministério das Comunicações e das Empresas estatizadas.

Bélgica:

Sr. Truyen J., Director no Ministério das Comunicações;
Sr. Antoine L., Director da S. N. C. B.;
Sr. Brogniez Ch., Primeiro-secretário da Legação da Bélgica em Berna.

Bulgária:

Sr. Tzvetkov B., Secretário da Legação da Bulgária em Berna.

Dinamarca:

Sr. Jensen Th., Director do Serviço comercial dos Caminhos de ferro do Estado dinamarquês.

Espanha:

S. Ex.ª o Sr. Ruiz de Arana y Bauer, Duque de San Lucar la Mayor, Enviado extraordinário e Ministro plenipotenciário da Espanha na Suíça;

Sr. de AGUINAGA J., Director-geral dos Caminhos de ferro, Trâmueis e transportes rodoviários;
Sr. de REPARAZ F., Professor, Secretário-geral do Conselho de Administração da Rede nacional dos Caminhos de ferro espanhóis;
Sr. IMEDIO A., Chefe do Serviço do Tráfego internacional da Rede nacional dos Caminhos de ferro espanhóis;
Sr. de GARNICA R., Subchefe do Serviço do Tráfego internacional da Rede nacional dos Caminhos de ferro espanhóis.

Finlândia:

Sr. HÄKKINEN V. I., Secretário governamental no Ministério das Comunicações;
Sr. NARVALA N. G., Inspector principal na Direcção-Geral dos Caminhos de ferro do Estado.

França:

S. Ex.ª o Sr. JEAN CHAUVEL, Embaixador extraordinário e plenipotenciário da França na Suíça;
Sr. PIERRE-BENOIST Y., Primeiro-secretário da Embaixada da França na Suíça;
Sr. DORGES E., Secretário-geral do Ministério das Obras Públicas, dos Transportes e do Turismo;
Sr. CORBIN E., Engenheiro-chefe das Pontes e Calçadas, Adjunto do Secretário-geral do Ministério das Obras Públicas, dos Transportes e do Turismo;
Sr. PARATEAU R., Fiscal geral dos Transportes do Ministério das Obras Públicas, dos Transportes e do Turismo;
Sr. MAUREL G., Fiscal geral dos Transportes do Ministério das Obras Públicas, dos Transportes e do Turismo;
Sr. MERMET E., Engenheiro-chefe na Direcção comercial da S. N. C. F.;
Sr. RAMÉ G., Engenheiro Chefe na Direcção comercial da S. N. C. F.;
Sr. DURAND P., Inspector-geral honorário, Conselho jurídico da S. N. C. F.;
Sr. WERNER J., Director dos Caminhos de ferro do Sarre.

Grécia:

Sr. CAFTANZOGLU L., Primeiro-secretário da Legação da Grécia em Berna.

Hungria:

Sr. VERMESY S., Director do Serviço comercial do Ministério das Comunicações;
Sr. MÁTYÁSSY Z., Conselheiro dos Caminhos de ferro do Estado húngaro.

Itália:

Sr. BALDONI O., Chefe do Serviço comercial e do Tráfego dos Caminhos de ferro do Estado no Ministério dos Transportes;
Sr. TALLARIGO P., Primeiro-secretário da Legação de Itália em Berna;
Sr. SANTONI RUGIÙ G., Inspector-chefe superior do Serviço comercial e do Tráfego dos Caminhos de ferro do Estado no Ministério dos Transportes;
Sr. MORGANTI A., Inspector-chefe da Inspecção-geral M. C. T. C. do Ministério dos Transportes;
Sr. ROMEO A., Inspector-chefe do Serviço comercial e do Tráfego dos Caminhos de ferro do Estado no Ministério dos Transportes.

Listenstaina:

(Representado pela Suíça).

Luxemburgo:

Sr. CLEMANG A., Comissário do Governo para os assuntos dos caminhos de ferro.

Noruega:

S. Ex.ª o Sr. PETER MARTIN ANKER, Enviado extraordinário e Ministro plenipotenciário da Noruega na Suíça;
Sr. HOLTMON O., Director-chefe da Direcção-geral dos Caminhos de ferro do Estado norueguês.

Países Baixos:

S. Ex.ª o Sr. BARÃO ADOLPH BENTINCK VAN SCHOONHEETEN, Enviado extraordinário e Ministro plenipotenciário dos Países Baixos na Suíça;
Sr. SCHEFFER H. E., Conselheiro jurídico do Ministério dos Transportes e do Waterstaat;
Sr. SCHOENEWALD O. H. B., Membro da Delegação permanente dos Países Baixos junto das Nações Unidas em Genebra;
Sr. BUTIJN J. A. A., Chefe de Divisão dos Caminhos de ferro holandeses;
Sr. SCHUTTEVÂER J., Chefe de Divisão do Serviço dos Assuntos económicos dos Caminhos de ferro holandeses.

Polónia:

Sr. ETTINGER J., Director de Departamento do Ministério dos Caminhos de ferro;
Sr. GARDECKI E., Conselheiro superior do Ministério dos Caminhos de ferro;
Sr. SZCZODROWSKI Z., Conselheiro superior do Ministério dos Caminhos de ferro;
Sr. OSTROWSKI M., Conselheiro superior do Ministério dos Caminhos de ferro.

Portugal:

Sr. ANTÓNIO PINTO DE MESQUITA, Segundo-secretário de Legação, Encarregado de Negócios a/i da Legação de Portugal em Berna.

Roménia:

Sr. GERVESCO M., Director do Ministério dos Transportes;
Sr. CHIRILÃ A., Chefe de Serviço do Ministério dos Transportes;
Sr. GHEORGHIU N., Chefe de Serviço do Ministério dos Transportes.

Suécia:

Sr. BERGER T., Director-chefe do Serviço comercial dos Caminhos de ferro do Estado sueco;
Sr. DE SYDOW G., Conselheiro jurídico do Ministério das Comunicações;
Sr. HOLMBERG C., Chefe da secção das tarifas internacionais — passageiros dos Caminhos de ferro do Estado sueco.

Suíça:

Sr. STUCKI W., Ministro plenipotenciário, Delegado do Conselho federal para as Missões especiais;
Sr. MICHELI P., Ministro plenipotenciário, Chefe da Divisão das Organizações internacionais do Departamento político federal;
Sr. HAENNI J., Vice-Director do Ofício federal dos transportes;

Sr. MARTIN A., Chefe do Serviço das Tarifas e do Tráfego do Ofício federal dos transportes;
Sr. FAVRE J., Director-geral dos Caminhos de ferro federais;
Sr. FISCHER W., Director do III Departamento dos Caminhos de ferro federais;
Sr. HEROLD H., Secretário da União Suíça do Comércio e da Indústria;
Sr. GOTTRET P., Secretário de Legação do Departamento político federal.

Checoslováquia:

Sr. SIMOVIC L., Chefe do Departamento do Ministério dos Negócios Estrangeiros;
Sr. CHARVÁT O., Director Administrativo do Ministério dos Caminhos de Ferro.

Turquia:

Sr. GERMEYANLIGIL H., Secretário-geral dos Caminhos de ferro e dos Portos do Estado turco.

Jugoslávia:

S. Ex.ª o Sr. ZIVOTA DJERMANOVIC, Enviado extraordinário, Ministro plenipotenciário da Jugoslávia na Suíça;
Sr. SAVICEVIC S., Engenheiro, Director da Direcção-geral dos Caminhos de ferro jugoslavos;
Sr. ZAJC J., Conselheiro superior da Direcção-geral dos Caminhos de ferro jugoslavos.

II

Delegados dos Estados convidados para a Conferência (1):

Reino Unido:

Sr. D. E. O'NEILL, Subsecretário, Ministério dos Transportes;
Sr. G. A. BARRY, Principal, Divisão dos Caminhos de ferro, Ministério dos Transportes;
Sr. A. W. G. KEAN, Solicitador do Departamento do Tesouro;
Sr.ª M. ARMSTRONG, Terceira-secretária, Ministério dos Negócios Estrangeiros, Londres;
Sr. G. S. M. BIRCH, Solicitador Assistente, Comissão Britânica dos Transportes;
Sr. L. H. K. NEIL, Superintendente do Tráfego Continental, Regiões Este e Nordeste, Caminhos de ferro britânicos;
Sr. H. J. BOURN., Superintendente Assistente Continental (Região Sul).

Irão:

Sr. SOUFI N., Engenheiro.

Líbano:

Sr. NASSIF A., Conselheiro de Legação, Encarregado de Negócios a/i da Legação do Líbano em Berna.

III

Observadores:

a) Organizações intergovernamentais:

Divisão dos Transportes da Comissão Económica para a Europa:

Sr. CHARGUÉRAUD-HARTMANN P. H., Director;
Sr. KOPELMANAS L., Conselheiro jurídico.

Instituto Internacional para a Unificação do Direito Privado:

Sr. HOSTIE J. F., Conselheiro Jurídico Honorário do Departamento dos Negócios Estrangeiros e do Comércio Exterior da Bélgica.

b) Organizações internacionais não governamentais:

União Internacional dos Caminhos de Ferro:

Sr. ROUSSEAU P. A., Chefe do Secretariado da UIC;
Sr. AMBERG H. P., Adjunto do Chefe do Contencioso dos CFF, Administração gerente do Comité internacional dos transportes.

Câmara do Comércio Internacional:

Sr. NAEGELI E., Vice-Director Casa Danzas & C.ª S. A. de Zurique.

Federação Internacional das Associações dos Transportadores e Assimilados:

Sr. CAPPELLO C., Vice-Presidente da Alsea, Milão;
Sr. PANEL L., Director da Casa Désiré Jorio de Modano;
Sr. ROY E., Director da Casa Danzas & C.ª de Modano;
Sr. DUMONT P., Secretário-geral da FIATA, Berna.

União Internacional das Associações dos Proprietários de Vagões Particulares:

Sr. RASSINI M., Director da S. A. «Ausiliare» de Milão;
Sr. KESSELRING W., Secretário da UIAP.

IV

Ofício central dos transportes internacionais por caminhos de ferro:

Sr. COTTIER R., Director;
Sr. NOÉ G., Vice-Director.

Secretariado da Conferência:

Srs. RUFFY E., MICHALIK K., SIMONI G., WILDHABER A., WICK J., Conselheiros do Ofício central;
Sr. GONIN L., Secretário do Ofício central;
Sr. ISCHER R., Adjunto do Ofício federal dos transportes;
Sr. INGOLD M., Jurista da Divisão do Contencioso dos CFF;
Sr. WEBER H., Funcionário das tarifas do Serviço comercial das mercadorias dos CFF;
Sr. RALIS R., Funcionário do Serviço comercial dos passageiros dos CFF.

Os Delegados elegeram:

Presidente: Sr. WALTER STUCKY, Ministro plenipotenciário, Delegado do Conselho federal suíço para as Missões especiais.
Vice-Presidentes:

S. Ex.ª o Sr. JEAN CHAUVEL, Embaixador extraordinário e plenipotenciário da França na Suíça.
Sr. O. BALDONI, Chefe do Serviço comercial e do Tráfego dos Caminhos de ferro do Estado do Ministério dos Transportes de Itália;
Sr. S. VERMESY, Director do Serviço comercial do Ministério das Comunicações da Hungria.

(1) O Iraque e a Síria, que foram igualmente convidados para a Conferência, não se fizeram representar.

A Conferência nomeou seis Comissões cujos Ofícios se constituíram como segue:

Comissão I (Verificação dos poderes):

Presidente: S. Ex.ª o Sr. Barão Bentinck (Países Baixos);
Vice-Presidente: S. Ex.ª o Sr. Anker (Noruega).

Comissão II (Questões CIM):

Presidente: Sr. Favre (Suíça);
Vice-Presidente: Sr. Charvát (Checoslováquia).

Comissão III (Questões CIV):

Presidente: Sr. Santoni (Itália);
Vice-Presidente: Sr. Imedio (Espanha).

Comissão IV (Questões comuns à CIM e CIV):

Presidente: Sr. Parateau (França);
Vice-Presidente: Sr. Ostrowski (Polónia).

Comisão V (Questões de ordem geral):

Presidente: Sr. Sydow (Suécia);
Vice-Presidente: Sr. Zajc (Jugoslávia).

Comissão VI (Redacção):

Presidentes:

CIM, Sr. Parateau (França);
CIV, Sr. Maurel (França);

Vice-Presidente: Sr. Truyen (Bélgica).

A Conferência tomou por base das suas deliberações:

a) o projecto da «Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias por caminhos de ferro (CIM)», texto resultante das deliberações das Comissões preliminares de revisão;

b) o projecto da «Convenção internacional relativa ao transporte de passageiros e bagagens por caminhos de ferro (CIV)», texto resultante das deliberações das Comissões preliminares de revisão.

Utilizou por outro lado o relatório geral do Ofício central sobre os trabalhos preliminares com vista à 5.ª Conferência de revisão das Convenções internacionais de 23 de Novembro de 1933 relativo ao transporte por caminhos de ferro de mercadorias (CIM) e de passageiros e bagagens (CIV), Agosto de 1952, e ainda os seus relatórios suplementares.

Tomando em conta as deliberações da Conferência, tais como se apresentaram nas actas das Comissões I, II, III, IV, V e VI, bem como nas das sessões plenárias, os delegados acordaram em submeter à assinatura dos Plenipotenciários respectivos dos Estados os projectos abaixo indicados:

Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias por caminhos de ferro (CIM), com dez Anexos,

Convenção internacional relativa ao transporte de passageiros e bagagens por caminhos de ferro (CIV), com quatro Anexos, bem como um Protocolo adicional a estas Convenções.

EM FÉ DO QUE a presente Acta final foi assinada.

FEITO em Berna, em vinte e cinco de Outubro de mil novecentos e cinquenta e dois, num único exemplar, que ficará depositado nos Arquivos da Confederação Suíça e de que um exemplar autenticado será remetido a cada um dos Governos representados nessa Conferência.

Pela Áustria:
Dr. Smetana.

Pela Bélgica:
Vte de Lantsheere.

Pela Bulgária:
B. Tzvetkov.

Pela Dinamarca:
Th. Jensen.

Pela Espanha:
José Ruiz de Arana y Bauer.
Duque de San Lucar la Mayor.
José de Aguinaga.

Pela Finlândia:
Väinö Häkkinen.

Pela França:
J. Chauvel.

Pela Grécia:
Philon Philon.

Pela Hungria:
Vermesy Sándor.

Pela Itália:
Odoardo Baldoni.

Pelo Listenstaina:
W. Stucki.

Pelo Luxemburgo:
A. Clemang.

Pela Noruega:
Peter Anker.

Pelos Países Baixos:
A. Bentinck.

Pela Polónia:
Josef Ettinger.

Por Portugal:
António Pinto de Mesquita.

Pela Roménia:
M. Gervesco.

Pela Suécia:
T. Hammarström.

Pela Suíça:
W. Stucki.

Pela Checoslováquia:
L. Simovic

Pela Turquia:

H. Germeyantigil.

Pela Jugoslávia:

Z. Djermanovic.

Pelo Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte:

Denis O'Neill.

Pelo Iraque:

Pelo Irão:

Pelo Líbano:

A. Nassif.

Pela Síria:

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 27 de Janeiro de 1956. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar — Marcello Caetano — Fernando dos Santos Costa — Joaquim Trigo de Negreiros — João de Matos Antunes Varela — António Manuel Pinto Barbosa — Américo Deus Rodrigues Thomaz — Paulo Arsénio Viríssimo Cunha — Eduardo de Arantes e Oliveira — Raul Jorge Rodrigues Ventura — Francisco de Paula Leite Pinto — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Henrique Veiga de Macedo.*

Para ser presente à Assembleia Nacional.

IMPRENSA NACIONAL DE LISBOA