



# ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

## ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ  
ΤΗ 18 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1968

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ  
207

### ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΟΣ ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 365

Περί κωρώσεως των από 26 Φεβρουαρίου 1961 Διεθνών Συμβάσεων, των άφορσων τας διεθνείς διά του σιδηροδρομίου μεταφοράς έμπορευμάτων (CIM), και έπιβατιών και άποσκευών (CIV), και των σχετικών αυταίς Προσθέτου Πρωτοκόλλου και Τελικής Πράξεως.

### ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Προτάσει του Έμετέρου Έπουργικού Συμβουλίου, άπεφασίσαμεν και διατάσσομεν:

#### Άρθρον 1.

Κυροῦνται καθ' όλα αυτών τά μέρη και άποκτοῦν ισχύν Νόμου από της 1ης Ιανουαρίου 1965, ήμερομηνίας άφ' ής έφηρμόσθησαν:

1. Αί μεταξύ των Κρατών Αυστρίας, Βελγίου, Βουλγαρίας, Δανίας, Ισπανίας, Φιλανδίας, Γαλλίας, Ελλάδος, Ούγγαρίας, Ιταλίας, Λιθάνου, Λιχτενστάιν, Λουξεμβούργου, Νορβηγίας, Ολλανδίας, Πολωνίας, Πορτογαλίας, Ρουμανίας, Ηνωμένου Βασιλείου Μεγάλης Βρετανίας και Βορείου Ιρλανδίας, Σουηδίας, Έλβετίας, Τσεχοσλοβακίας, Τουρκίας και Γιουγκοσλαβίας συναφθείσαι έν Βέρνην τήν 25ην Φεβρουαρίου 1961 Διεθνείς Συμβάσεις άφορῶσαι εἰς:

α) Τήν μεταφοράν έμπορευμάτων σιδηροδρομικῶς (CIM), έξ άρθρων 70 και Παραρτήματος II, διαλαμβάνοντος υποδείγματα φορτωτικῆς, Παραρτήματος III, άφορῶντος τήν έλλειψιν ή ελαττωματικότητα τῆς συσκευασίας, Παραρτημάτων IVα και IVβ, περί τροποποιήσεων εἰς τήν σύμβασιν μεταφοράς καθ' έντολήν άντιστοίχως του άποστολέως και του παραλήπτου, Παραρτήματος V, περί του Κανονισμού του Κεντρικού Γραφείου των διεθνῶν μεταφορών διά των σιδηροδρόμων, Παραρτήματος VI, περί του Καταστατικού τῆς Έπιτροπῆς Άναθεωρήσεως και των Έπιτροπῶν Έμπειρογνακῶνων, Παραρτήματος IX, περί Διεθνούς Κανονισμού διά τήν μεταφοράν μικροεμάτων, Παραρτήματος X, περί του Κανονισμού διαιτησίας.

β) Τήν μεταφοράν έπιβατιῶν και άποσκευῶν σιδηροδρομικῶς (CIV) έξ άρθρων 69 και Παραρτήματος I, διαλαμβάνοντος υποδείγματα δελτίων άποσκευῶν, Παραρτήματος II, περί του Κανονισμού του Κεντρικού Γραφείου των Διεθνῶν μεταφορών διά των σιδηροδρόμων, Παραρτήματος III, περί του Καταστατικού τῆς Έπιτροπῆς Άναθεωρήσεως, Παραρτήματος IV, περί του Κανονισμού διαιτησίας.

2) Το εἰς τας άνωτέρω Διεθνείς Συμβάσεις CIM και CIV Πρόσθετον Πρωτόκολλον τῆς 25ης Φεβρουαρίου 1961.

3) Η από 25 Φεβρουαρίου 1961 Τελική Πράξις τῆς 6ης Διασκέψεως άναθεωρήσεως των έν λόγω Διεθνῶν Συμβάσεων. Τά κείμενα των ὡς άνω Συμβάσεων, Προσθέτου Πρωτο-

κόλλου και Τελικής Πράξεως έπονται έν πρωτοτύπῳ εἰς τήν Γαλλικήν και έν μεταφράσει εἰς Έλληνικήν.

#### Άρθρον 2.

Αί άναθεωρούμενα Συμβάσεις CIM και CIV, αί πρόσθετοι αυταίς συμβάσεις και τά Παραρτήματα αυτών κυροῦνται έφεξῆς διά Β. Διατάγματος έκδομένου προτάσει του Έπουργου των Συγκοινωνιῶν. Τῆς τοιαύτης κυρώσεως έξιπυρῦνται τά έν τῷ άρθρῳ 2, παράγραφος 2, του Νόμου 3482) 1956 μνημονεύμενα άρθρα και Παραρτήματα των Συμβάσεων, άτινα συμφώνως τῷ προειρημένῳ άρθρῳ, κυροῦνται δ' άποφάσεως του Έπουργου των Συγκοινωνιῶν.

#### Άρθρον 3.

Εἰς τήν παράγραφον 2 του άρθρου 20 του Ν. Δ) τος τῆς 4.9.1935 «περί διοικήσεως των Σ.Ε.Κ. κλπ.» προστίθεται τέταρτον έδάφιον, έχον ὡς έξῆς:

Οἱ Σ.Ε.Κ. άπαλλάσσονται τῆς υποχρέωσεως γνωστοποίησεως των μετά των πελατῶν των εἰδικῶν ιδιωτικῶν συμφωνιῶν, δι' ὧν καθορίζονται τά καταβλητέα κόμιστρα διά συγκεκριμένας μεταφοράς έφ' ὅσων αυταί υπαγορεύονται έκ λόγων έμπορικού συμφέροντος των Σ.Ε.Κ. και έγκρίνονται υπό του Διοικητικού Συμβουλίου αυτών.

Η ισχύς των άρθρων 2 και 3 άρχεται από τῆς δημοσιεύσεως του παρόντος Νόμου εἰς τήν Έφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Έν Αθήναις τῆ 2 Ἀπριλίου 1968

Έν Ονόματι του Βασιλέως

Ο ΑΝΤΙΒΑΣΙΛΕΥΣ  
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΖΩΓΙΤΑΚΗΣ

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ  
Γ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ  
ΣΤ. ΠΑΤΤΑΚΟΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

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

Έδωροήθη και ετέθη ή μεγάλη του Κράτους σφραγίς.

Έν Αθήναις τῆ 3 Ἀπριλίου 1968

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ  
ΚΩΝ. ΚΑΛΑΜΠΟΚΙΑΣ

CONVENTION INTERNATIONALE  
concernant

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

signée à Berne le 25 février 1961

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

LES PLENIPOTENTIAIRES SOUSSIGNES

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

Titre premier.

Objet et portée de la Convention

Article premier

Chemins de fer et transports auxquels s'applique la Convention

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

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

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

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

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

Article 2

Dispositions relatives au transports mixtes

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

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.

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

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

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

Article 3.

Objets exclus du transport.

Sont exclus du transport :

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

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

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

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

Article 4.

Objets admis au transport sous certaines conditions.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1o les envois d'animaux vivants doivent être accompagnés d'un convoyeur fourni par l'expéditeur, à moins qu'il ne s'agisse d'animaux de petite taille remis au transport dans des cages, caisses, paniers, etc., bien clos; toutefois, l'accompagnement n'est pas exigé en cas d'exceptions prévues par des tarifs internationaux ou par des accords intervenus entre chemins de fer. L'expéditeur est tenu d'indiquer dans la lettre de voiture le nombre des convoyeurs ou, si les envois ne sont pas accompagnés, d'y insérer la mention: «sans convoyeur»;

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

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

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

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

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

#### Article 5.

Obligation pour le chemin de fer de transporter.

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

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

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

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

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

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

§4. Lorsque l'autorité compétente a décidé que

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

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

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

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

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

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

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

## TITRE II.

### DU CONTRAT DE TRANSPORT.

#### CHAPITRE PREMIER

Forme et conditions du contrat de transport.

#### Article 6.

Teneur et forme de la lettre de voiture.

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

No 1 lettre de voiture;

No 2 feuille de route;

No 3 bulletin d'arrivée;

No 4 duplicata de la lettre de voiture;

No 5 souche d'expédition.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les marchandises doivent être désignées : celles qui figurent dans l'Annexe I, sous le nom qui leur est donné dans cette Annexe, les autres marchandises, lorsque l'expéditeur demande l'application d'un tarif déterminé, sous le nom qui leur est 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 ;

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

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

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

g) la signature de l'expéditeur ainsi que l'indication de son nom et de son adresse complétée, s'il le juge utile, par son adresse télégraphique ou téléphonique. La signature peut être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur, si le lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice le permettant. 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 «divrable à domicile», à la condition que ces modes de livraison soient admis à la gare destinataire;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

«Envoi de N....»;

«Par ordre de N....»;

«A la disposition de N....»;

«Pour être réexpédié à N....»;

«Assuré auprès de N....»;

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

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

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

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

«Pour la ligne aérienne N....»;

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

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

#### Article 7.

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

#### Surtaxes.

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

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

S'il s'agit de la vérification du contenu de l'envoi, l'expéditeur ou le destinataire doit être invité à y assister, selon qu'elle a lieu à la gare expéditrice ou à

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 10. La surtaxe n'est pas due :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 8.

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

§ 1. Le contrat de transport est conclu 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 celui-ci le demande.

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

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

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

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

#### Article 9.

Tarifs. Accords particuliers

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

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

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

tôt après leur publication, sauf dans les cas suivants:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

paiement de ces dépenses incombe à l'expéditeur, les pièces justificatives ne sont pas livrées au destinataire avec la lettre de voiture, mais elles sont remises à l'expéditeur avec le compte des frais mentionné à l'article 17, § 7.

#### Article 10.

##### Itinéraires et tarifs applicables.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 11.

##### Délais de livraison.

§ 1. Les délais de livraison sont fixés par les règlements en vigueur entre les chemins de fer participant au transport ou par les tarifs internationaux applicables depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destina-

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

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

- a) pour la grande vitesse :
- |  |             |
|--|-------------|
| 1o délai d'expédition .....  | 12 heures ; |
| 2o délai de transport, par fraction indivisible de 300 km de distance d'application des tarifs ..... | 24 »        |
- b) pour la petite vitesse :
- |  |      |
|--|------|
| 1o délai d'expédition .....  | 24 » |
| 2o délai de transport, par fraction indivisible de 200 km de distance d'application des tarifs ..... | 24 » |

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

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

§ 7. Le délai de livraison est suspendu :

- a) pour tous les envois, sauf faute imputable au chemin de fer, pendant le séjour que nécessitent :
- 1o la vérification conforme à l'article 7, §§ 2 et 3, qui fait apparaître des différences par rapport aux inscriptions dans la lettre de voiture ;
  - 2o l'accomplissement des formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives ;
  - 3o la modification du contrat de transport ordonnée en vertu de l'article 21 ou de l'article 22 ;
  - 4o les soins spéciaux à donner à l'envoi (soins à donner aux animaux, reglaçage, etc.) ;

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

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

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

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

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

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

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

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

b) la marchandise est tenue à disposition du destinataire, 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, par sa nature, la marchandise exige un emballage, l'expéditeur doit l'emballer de telle sorte qu'elle soit préservée de perte totale ou partielle et d'avarie en cours de transport et qu'elle ne risque pas de porter dommage aux personnes, au matériel ou aux autres marchandises.

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

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

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

§ 5. Lorsqu'un expéditeur a l'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 destinataire doivent être inscrits soit à découvert, soit sous une étiquette repliée qui peut être ouverte seulement si la lettre de voiture fait défaut.

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

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

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

#### Article 13.

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

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

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

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

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

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

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

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

## CHAPITRE II.

### Exécution du contrat de transport.

#### Article 14.

Remise au transport et chargement des marchandises.

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

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

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

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

#### Article 15.

Formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 16.

##### Livraison.

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 17.

##### Paiement des frais.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 18.

##### Rectification des perceptions.

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

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

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

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

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

#### Article 19.

##### Remboursements et débours.

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

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

§ 3. Si la marchandise a été livrée, en tout ou en par-

tie, au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer est tenu de payer l'expéditeur le montant du dommage jusqu'à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

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

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

#### Article 20.

##### Déclaration d'intérêt à la livraison.

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

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

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

### CHAPITRE III

#### Modification du contrat de transport.

#### Article 21.

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

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

- a) que la marchandise soit retirée à la gare expéditrice;
- b) que la marchandise soit arrêtée en cours de route;
- c) que la livraison de la marchandise 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 la prise en charge de frais d'un envoi non affranchi ou à l'augmentation des frais pris en charge selon les modalités de l'article 17, § 2.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 22.

Droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport.

§ 1. Le destinataire a le droit de modifier le contrat de transport lorsque l'expéditeur n'a pas pris à sa charge les frais afférents au transport dans le pays de destination, ni porté sur 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 de destination.

Le destinataire peut ordonner :

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

b) que la livraison de la marchandise soit ajournée;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 23.

##### Exécution des ordres ultérieurs.

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

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

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

c) l'exécution est en opposition, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, avec les lois et règlements en vigueur sur l'un des territoires à parcourir, notamment au point de vue des prescriptions des douanes et autres autorités administratives;

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

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

Si le chemin de fer n'est pas à même de prévoir ces empêchements, celui qui a donné des ordres ultérieurs supporte toutes les conséquences 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 transporté au delà de la gare intermédiaire, le prix de transport est calculé de la gare expéditrice jusqu'à la gare d'arrêt et de celle-ci jusqu'à la gare intermédiaire.

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

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

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

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

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

#### Article 24.

##### Empêchements au transport.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 25.

##### Empêchements à la livraison.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## TITRE III

Responsabilité. Actions.

## CHAPITRE PREMIER

Responsabilité

## Article 26.

Responsabilité collective des chemins de fer

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

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

## Article 27.

Etendue de la responsabilité

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

g) transport d'animaux vivants;

h) transport des envois qui, en vertu de la présente Convention, des dispositions applicables ou des accords conclus avec l'expéditeur et indiqués dans la lettre de voiture, doivent être effectués sous escorte, en tant qu'elle a pour but d'écartier 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 un manquant d'une importance anormale ou perte de colis.

## Article 29.

Présomption en cas de réexpédition

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

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

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

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

## Article 30.

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

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

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

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

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

trouvée que plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève.

#### Article 31.

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 32.

Restrictions de la responsabilité en cas de déchet de route.

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

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

##### Boid de reglisse

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

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

Toutefois l'indemnité ne peut dépasser :

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

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

#### Article 34.

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

§ 1. En cas de dépassement du délai de livraison et si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, le chemin de fer est tenu de payer un 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. Le quart du prix du transport constitue l'indemnité maximum.

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

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

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

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

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

#### Article 35.

Limitation de l'indemnité par certains tarifs.

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

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

## Article 36.

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

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

## Article 37.

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

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

## Article 38.

Intérêts de l'indemnité. Restitution des indemnités.

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

§ 2. Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

## Article 39.

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents.

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

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

## Article 40.

Exercice d'actions extracontractuelles.

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

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

## CHAPITRE II.

Réclamations administratives. Actions judiciaires. Procédure et prescription.

## Article 41.

Réclamations administratives.

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

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

§ 3. Quand la réclamation est présentée par l'expé-

diteur, 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, § 4, ou de l'article 22 :

b) au destinataire, à partir du moment où :

1o il a retiré la lettre de voiture, ou

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

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

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

## Article 43.

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 44.

##### Compétence

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

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

#### Article 45.

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

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

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

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

#### Article 46.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 47.

Prescription de l'action née du contrat de transport.

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

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

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

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

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

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

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

§ 2. La prescription court :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### CHAPITRE III.

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

#### Article 48.

Règlement des comptes entre chemins de fer

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

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

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

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

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

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

#### Article 49.

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

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

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

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

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

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

#### Article 50.

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

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

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

a) entre deux chemins de fer voisins :

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

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

b) entre trois chemins de fer ou plus :

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

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

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

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

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

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

#### Article 51.

Procédure de recours.

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

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

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

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

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

#### Article 52.

Compétence pour le recours.

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

§ 2. Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur a

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

#### Article 53.

Accords au sujet des recours.

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

### TITRE IV DISPOSITIONS DIVERSES

#### Article 54.

Application du droit national.

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

#### Article 55.

Règles générales de procédure.

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

#### Article 56.

Exécution des jugements. Saisies et cautions.

§ 1. Lorsque les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent en vertu des dispositions de la présente Convention sont devenus 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 wagons de particuliers ainsi que les objets de toute nature servant au transport, contenus dans ce matériel et appartenant au propriétaire du wagon, ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat du domicile du propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat.

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

#### Article 57.

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

§ 1. Les sommes indiquées en francs dans la pré-

sente 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 de monnaies étrangères est tenu de publier les cours auxquels il les accepte (cours d'acceptation).

#### Article 58.

Office centrale des transports internationaux par chemins de fer.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 59.

Liste des lignes soumises à la Convention.

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

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

§ 3. 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 60.

##### Dispositions spéciales à certains transports. Dispositions complémentaires.

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

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

§ 3. Pour le transport des colis express, les chemins de fer peuvent au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs convenir de certaines dispositions spéciales conformes à l'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 de l'Annexe II à la présente Convention peut être prévu.

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

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

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

#### Article 61.

Règlements des différends par voie d'arbitrage.

§ 1. En tant qu'ils ne peuvent être réglés par les parties elles-mêmes, 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 60, § 4, peuvent, à la demande des parties être soumis à des tribunaux arbitraux dont la composition et la procédure font l'objet de l'Annexe X à la présente Convention.

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

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

a) sans préjudice du règlement de différends en vertu d'autres dispositions légales.

1o des litiges entre Etats contractants,

2o des litiges entre Etats contractants d'une part et Etats non contractants d'autre part,

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

b) des litiges entre entreprises de transport ;

c) des litiges entre entreprises de transport et usagers ;

d) des litiges entre usagers,

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

§ 5. Les sentences rendues par les tribunaux arbitraux envers 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 62.

##### 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 :

1o soit jusqu'à ses frontières,

2o soit au moins jusqu'à ses frontières ;

b) que les expéditions à destination de cet Etat devront être affranchies au départ :

1o soit au moins jusqu'à ses frontières, pour autant que l'Etat de départ n'a pas à recourir à la restriction visée sous a) 1o,

2o soit au plus jusqu'à ses frontières ;

c) que les expéditions soit en provenance soit à destination de cet Etat ne pourront être grevées d'aucun remboursement et que les débours ne seront pas admis, ou que les remboursements et les débours ne seront admis que dans certaines limites ;

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

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

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

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

b) que certains 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 autes Etats.

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

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

Article 63.

Responsabilité en trafic fer-mer.

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

Le transporteur ne peut s'en prévaloir que s'il fait 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.

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

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

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

§ 3. Les mesures prises en conformité du présent article sont communiquées à l'Office central. Elles entreront en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un

délai de trente jours à partir de la date de la lettre par laquelle l'Office central aura notifié ces mesures aux autres Etats.

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

Articles 64.

Responsabilité en cas d'accidents nucléaires.

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

TITRE VI.

Dispositions Finales.

Article 65.

Signature.

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

Article 66.

Ratifications. Mise en vigueur.

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

Lorsque la Convention aura été 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 67.

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

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

Article 68.

Durée de l'engagement des Etats contractants.

§ 1. La durée de la présente Convention est illimitée. Toutefois, chaque Etat contractant peut 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 mois 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 69.

##### Revision de la Convention.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 4. En vue de modifier.

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

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

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

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

#### Article 70.

Textes de la Convention. Traductions officielles.

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

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

En cas de divergence, le texte français fait foi.

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

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

Pour l'Autriche :  
Dr. KREMLER

Pour la Belgique :  
E. SEYNAEVE

Pour la Bulgarie :  
S. DRAGOMIROV

Pour la Danemark :  
TH. JENSEN

Pour l'Espagne :  
MARQUIS DE MIRAFLORES

Pour la Finlande :  
OSMO ORKOMIES

Pour la France :  
E. DENNERY

Pour la Grèce  
A. HART. SOUTZOS

Pour la Hongrie :  
SKONDA ODEN

Pour l'Italie :  
LUIGI BRANKA

Pour le Liban :  
RAIF ABILLAMA

Pour le Liechtenstein :  
A. HILBE

Pour le Luxembourg  
A. CLEMANG

Pour la Norvège :  
HENR. A. BROCH

Pour les Pays-Bas  
H. E. SCHEFFER

pour le Royaume en Europe  
Pour la Pologne  
BATKOWSKI

Pour le Portugal  
MARIO DIAS TRIGO

Pour la Roumanie  
G. NISTORAN

Pour le Royaume Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord :

J. S. ROOKE  
A.H. KENT

Pour la Suede  
CLAS NORDSTROM

Pour la Suisse :  
SCHALLER

Pour la Tchecoslovaquie  
JAN OBHLIDAL

Pour la Turquie  
H. UGAN

Pour la Yougoslavie  
V. NIKOLIC

ANNEXE I

(Articles 3 et 4)

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

ANNEXE II

(Article 6).

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

ANNEXE III

(Article 12)

ABSENCE OU DEFECTUOSITE D'EMBALLAGE  
Déclaration générale

La gare de ..... du chemin de fer de ..... accepte au transport, sur ma demande, à partir de ce jour, les marchandises ci-après désignées que je lui remettrai pour être expédiées :

- en grande vitesse \*)
- en petite vitesse \*)
- comme colis express \*)

Je reconnais que ces marchandises, lorsque le document de transport fait mention de la présente déclaration, sont remises au transport sans emballage \*)

sous l'emballage défectueux dont la description suit\*):

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

ANNEXE IVa

(Article 21)

MODIFICATIONS DU CONTRAT DE TRANSPORT  
ORDONNEES PAR L'EXPEDITEUR

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

\*) Biffer les mentions qui ne conviennent pas  
+ Indiquer ici la gare expéditrice

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

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

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

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

3o ajourner la livraison en attendant des ordres ultérieurs;

4o la livrer à M ..... à ..... ;

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

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

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

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

de

9o la livrer sans recouvrer le montant du remboursement :

10o la livrer franco ..... A ..... le ..... 19

(Signature)

\*) Biffer les mentions qui ne conviennent pas

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

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

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

ANNEXE IVb

(Article 22)

MODIFICATIONS DU CONTRAT DE TRANSPORT  
ORDONNEES PAR LE DESTINATAIRE

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

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

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

\*\*\*) Seulement s'il est connu.

remise au transport avec la lettre de voiture de grande/petite vitesse du ..... 19 par M.....  
à..... à l'adresse de M.....  
..... à.....  
les modifications suivantes \*\*\*):

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

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

3o la livrer à M..... à.....

4o me laisser

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

5o me laisser

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

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

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

(Signature)

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

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

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

Le Chef de gare

#### ANNEXE V

(Article 58)

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

#### Article premier

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

Le contrôle de son activité, tant sur le plan administratif que sur le plan financier, s'exerce dans le cadre établi par les dispositions de l'article 58 de la Convention et est confié à un Comité 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. Pour chaque période quinquennale, une Conférence diplomatique détermine, sur proposition du Comité administratif en fonction, la composition du Comité administratif, en tenant compte d'une équitable répartition géographique.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 2.

§ 1. Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de chemins de fer ou des parcours auxquels s'applique la Convention. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution est de 1 fr. 40 au maximum par kilomètre. Exceptionnellement, cette contribution peut, après accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, et approbation du Comité administratif, être réduite de cinquante pour cent au maximum pour des lignes exploitées dans des conditions particulières. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre est fixé, pour chaque exercice, par le

\*\*\*) Biffer les mentions qui ne conviennent pas

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

Comité administratif, l'Office central entendu. Il est toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'ont pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé est versé à un fonds de réserve.

§ 2. A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 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 adhésion sera interprétée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la Convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche avant le 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté, tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention procède à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

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

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

#### Article 3.

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

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

#### Article 4.

§ 1. Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'entreprise créancière à l'Office central pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central

met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

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

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

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

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

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

#### Article 5.

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

### ANNEXE VI

(Article 69, § 3, 4)

#### STATUT RELATIF A LA COMMISSION DE REVISION ET AUX 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, ceux-ci ne comprenant pas les abstentions.

## Article 10.

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

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

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

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

## Article 11.

Pour faciliter les travaux, les Commissions peuvent constituer des sous - commissions; elles peuvent aus-

si constituer des sous - commissions chargées de préparer pour une session ultérieure des questions déterminées.

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

## ANNEXE VII

(Article 60, § 1)

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

(Texte soumis à une procédure de révision spéciale)

## ANNEXE VIII

(Article 60, § 2)

REGLEMENT INTERNATIONAL CONCERNANT  
LE TRANSPORT DES CONTAINERS (RICO)

(Texte soumis à une procédure de révision spéciale)

## ANNEXE IX

(Article 60, § 3)

REGLEMENT INTERNATIONAL CONCERNANT  
LE TRANSPORT DES COLIS EXPRESS (RIEX)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## ANNEXE X

(Article 61)

### REGLEMENT D'ARBITRAGE

#### Article premier.

##### Nombre des arbitres.

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

#### Article 2.

##### Choix des arbitres.

§ 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 nationalité autre que celle des parties.

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

#### Article 3.

##### Compromis.

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

- l'objet du différend, déterminé d'une façon aussi précise et claire que possible ;
- la composition du tribunal et les délais utiles pour la nomination du ou des arbitres ;
- 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.

### CONVENTION INTERNATIONALE concernant

le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer

(C.I.V.)

signée à Berne le 25 février 1961

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

### LES PLENIPOTENTIAIRES SOUSSIGNES.

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

#### Titre premier.

Objet et portée de la Convention.

#### Article premier.

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

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

§ 2. Les transports dont la gare <sup>1)</sup> 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 en vertu desquels ces transports ne sont pas considérés comme internationaux.

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

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

#### Article 2.

Dispositions relatives aux transports mixtes.

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

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

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

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

#### Article 3.

Obligation pour le chemin de fer de transporter.

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

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.

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

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

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

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

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

## TITRE II.

### DU CONTRAT DE TRANSPORT. CHAPITRE PREMIER.

#### Transport des voyageurs.

##### Article 4.

#### Droit au transport

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

##### Article 5.

#### Billets.

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

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

- l'indication des gares de départ et de destination;
- l'itinéraire; si l'emploi de différents itinéraires ou moyens de transport est permis, cette faculté doit être mentionnée;
- la catégorie de train et la classe de voiture;
- le prix de transport ;
- le jour où commence la validité;
- 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 carnets de coupons délivrés sur la base d'un tarif international constituent un titre de transport unique au sens de la présente Convention.

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

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

##### Article 6.

#### Réduction de prix pour les enfants

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

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

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

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

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

#### Article 7.

##### Durée de validité des billets.

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

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

#### Article 8.

##### Attribution et location des places

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

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

#### Article 9.

##### Arrêts aux gares intermédiaires.

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

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

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

#### Article 10.

##### Changement de classe ou de train.

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

#### Article 11.

##### Voyageur sans billet valable.

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

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

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

#### Article 12.

##### Personnes exclues du train ou admises sous condition

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

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

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

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

#### Article 13.

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

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

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

§ 2. Ne peuvent être introduits dans les voitures :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 14.

##### Trains. Horaires.

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

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

#### Article 15.

##### Correspondances manquées. Suppressions de trains.

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

## CHAPITRE II.

### Transport des bagages.

#### Article 16.

##### Objets admis au transport.

§ 1. Sont admis au transport comme bagages les objets contenus dans des malles, paniers, valises, sacs

de voyage, boîtes à chapeaux et autres emballages de ce genre, ainsi que les emballages eux-mêmes.

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

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

b) les voitures d'enfants;

c) les instruments de musique portatifs;

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

e) les engins de sport;

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

Les réservoirs des véhicules à moteur peuvent contenir de l'essence. Le voyageur doit fermer le robinet qui se trouve éventuellement entre le réservoir et le moteur. Les réservoirs auxiliaires solidement fixés au véhicule peuvent également contenir de l'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.

#### Article 17.

##### Objets exclus du transport.

Sont exclus du transport comme bagages :

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

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

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

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

#### Article 18.

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

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

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

sente pas ou s'il ne peut être atteint et à défaut d'autres lois ou règlements en vigueur dans l'Etat où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer. Si une infraction est constatée, les frais occasionnés par la vérification doivent être payés par le détenteur du bulletin de bagages.

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

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

a) à raison de trois francs, avec un minimum de perception de six francs, si ces objets comprennent des matières qui sont exclu du transport comme marchandises, en vertu de l'Annexe I 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 16 et 17.

#### Article 19.

Emballage et conditionnement des bagages.

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

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

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

#### Article 20.

Enregistrement et transport des bagages.

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

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

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

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

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

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

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

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

Si les bagages doivent changer de train dans une gare de correspondance, le transport doit avoir lieu par le premier train qui doit assurer, dans les conditions fixées par les 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 21.

Bulletin de bagages

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

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

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

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

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

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

#### Article 22.

Déclaration, d'intérêt à la livraison.

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

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

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

## Article 23.

## Livraison.

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

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

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

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

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

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

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

## CHAPITRE III

## Dispositions communes au transport des voyageurs et des bagages

## Article 24.

## Tarifs. Accords particuliers.

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

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

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

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

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

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

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

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

## Article 25.

## Formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives

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

## Article 26.

## Restitutions et paiements supplémentaires.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 9. Toute demande de restitution fondée sur les dispositions du présent article, ainsi que sur celles de l'article 12, est irrecevable si elle n'a pas été présentée au chemin de fer dans un délai de six mois, compté, pour les billets, à partir de l'expiration de leur validité, pour les 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 par billet ou par bulletin de bagages, et le règlement doit en être opéré au plus tôt.

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

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

#### Article 27.

##### Contestations.

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

#### Titre III

### RESPONSABILITE. ACTIONS. CHAPITRE PREMIER

#### Responsabilité.

#### Article 28.

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

§ 1. La responsabilité du chemin de fer pour la mort, les blessures et toute autre atteinte à l'intégrité corporelle d'un voyageur, ainsi que pour les dommages causés par le retard ou la suppression d'un train ou par le man-

que d'une correspondance, reste soumise aux lois et règlements de l'Etat où le fait s'est produit. Les articles ci - après du présent titre ne sont pas applicables à ces cas.

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

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

#### Article 29.

Responsabilité collective des chemins de fer pour les bagages

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

§ 2. Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge des bagages participe au contrat de transport et assume les obligations qui en résultent, sans préjudice des dispositions de l'article 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 circonstance que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3. Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité, lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à la nature spéciale du bagage, à l'absence ou à 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 le délai de trente jours qui suit la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que le bagage lui soit livré à l'une des gares du parcours, contre paiement des frais afférents au transport depuis la gare de départ jusqu'à celle où a lieu la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite éventuellement des frais qui auraient été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard prévue à l'article 35 et, s'il y a lieu, à l'article 36.

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

#### Article 33.

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

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

a) si le montant du dommage est prouvé :

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

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

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

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

#### Article 34.

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

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

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser :

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

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

#### Article 35.

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

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

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

En cas de perte partielle, elles sont payées, s'il y a 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.

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

#### Article 36.

Montant de l'indemnité en cas de déclaration d'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, celui-ci doit complètement indemniser l'ayant droit pour le préjudice prouvé. En cas de faute lourde, la responsabilité est, toutefois, limitée au double des maxima prévus aux articles 33, 34, 35 et 36.

#### Article 38.

Intérêts de l'indemnité. Restitution des indemnités.

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

§ 2. Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

#### Article 39.

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents.

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

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

#### Article 40.

Exercice d'actions extracontractuelles.

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

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

## CHAPITRE II.

Réclamations administratives. Actions judiciaires. Procédure et prescription.

#### Article 41.

Réclamations administratives

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

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

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

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

#### Article 42.

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

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

#### Article 43.

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

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

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

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

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

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

#### Article 44.

##### Compétence

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

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

#### Article 45.

Constatacion 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 allégué 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, le donner la description aussi exacte que possible des colis perdus.

#### Article 46.

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

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

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

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

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

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

1o. si la perte ou l'avarie a été constatée avant la réception des bagages par l'ayant droit conformément à l'article 45 ;

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

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

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

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

#### Article 47.

Prescription de l'action née du contrat de transport.

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

§ 2. La prescription court :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### CHAPITRE III.

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

#### Article 48.

Règlement des comptes entre chemins de fer.

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

#### Article 49.

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

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

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

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

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

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

#### Article 50.

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

Les règles énoncées dans l'article 49 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour retard. Si le retard a eu pour cause des irrégularités constatées sur plu-

sieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

#### Article 51.

Procédure de recours.

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

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

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

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

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

#### Article 52.

Compétence pour les recours.

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

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

#### Article 53.

Accords au sujet des recours.

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

### TITRE IV.

#### DISPOSITIONS DIVERSES.

#### Article 54.

Application du droit national.

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

#### Article 55.

Règles générales de procédure.

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

#### Article 56.

Exécution des jugements. Saisies et cautions.

§ 1. Lorsque les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent, en vertu des dispositions de la présente Convention, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des au-

tres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat intéressé. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

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

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

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

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

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

#### Article 57.

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

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

§ 2. Le chemin de fer est tenu de publier les cours auxquels il effectue la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, qui sont payées en monnaie du pays (cours de conversion).

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

#### Article 58.

Office central des transports internationaux par chemins de fer.

§ 1. Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il est institué un Office central des transports internationaux par chemins 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 prévues à l'article 59, la conciliation, soit en prêtant ses bons offices

ou sa médiation, soit de toute autre manière, en vue de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention ;

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

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

g) d'instruire les demande de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 68, quand il y a lieu.

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

#### Article 59.

Liste des lignes soumises à la Convention.

§ 1. L'Office central prévu à l'article 58 est chargé d'établir et de tenir à jour la liste des lignes soumises à la présente Convention A cet effet, il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette ou à la radiation des lignes d'un chemin de fer ou d'une des entreprises 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 60.

##### Dispositions complémentaires.

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

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

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

#### Article 61.

Règlement des différends par voie d'arbitrage.

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

1o des litiges entre Etats contractants,

2o des litiges entre Etats contractants d'une part et Etats non contractants d'autre part.

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

b) des litiges entre entreprises de transport;

c) des litiges entre entreprises de transport et usagers;

d) des litiges entre usagers.

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

§ 5. Les sentences rendues par les tribunaux arbitraux envers des entreprises de transport ou des 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 62.

##### Responsabilité en trafic fer-mer.

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

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

Ces causes d'exonération sont les suivantes :

a) actes, 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 le navigabilité ou à lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les bagages sont chargés, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des bagages ;

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

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

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

Les causes d'exonération ci-dessus ne suppriment ni ne diminuent en rien les obligations générales du transporteur, et notamment son obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état

de navigabilité ou pour lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou pour approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les bagages sont chargés, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des bagages.

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

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

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

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

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

#### Article 63.

##### Responsabilité en cas d'accidents nucléaires.

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

## TITRE VI.

### Dispositions finales.

#### Article 64.

##### Signature.

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

#### Article 65.

##### Ratifications. Mise en vigueur

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de 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 66.

##### 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 et envoie une note de l'Office central sur la situation des chemins de fer de l'Etat demandeur au point de vue des transports internationaux.

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

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

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

#### Article 67.

##### Durée de l'engagement des Etats contractants

§ 1. La durée de la présente Convention 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 68.

##### Révision de la Convention.

§ 1. Les délégués des Etats contractants se réunissent pour la révision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur de la 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, 20, 21, 27, 48, 49, 50, 53 et les Annexes I et IV peuvent être modifiés par une Commission de révision. L'organisation et le fonctionnement de cette Commission font l'objet de l'Annexe III à la présente Convention.

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

#### Article 69.

Textes de la Convention. Traduction officielles.

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

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

En cas de divergence, le texte français fait foi.

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

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

Pour l'Autriche  
Dr. KREMPLER

Pour la Belgique  
F. SEYNAEVE

Pour la Bulgarie  
S. DRAGOMIROV

Pour le Danemark  
TH. JENSEN

Pour l'Espagne  
MARQUIS de MIRAFLORES

Pour la Finlande  
OSMO ORKOMIES

Pour la France  
E. DENNERY

Pour la Grèce  
A. HART — SOUTZOS

Pour la Hongrie  
SKONDA ODON

Pour l'Italie  
LUIGI BRANCA

Pour le Liban  
RAIF ABILLAMA

Pour le Liechtenstein  
A. HILBE

Pour le Luxembourg  
A. CLEMANG

Pour la Norvège  
HENR. A. BROCH

Pour les Pays-Bas  
H. E. SCHEFFER

Pour le Royaume en Europe  
 Pour la Pologne  
 BATKOWSKI  
 Pour le Portugal  
 MARIO DIAS TRIGO  
 Pour la Roumanie  
 G. NISTORAN  
 Pour le Royaume Uni de Grande Bretagne et d'Irlande  
 du Nord  
 J. S. ROOKE  
 A. H. KENT

Pour la Suède  
 CLAS NORDSTROM  
 Pour la Suisse  
 SCHALLER  
 Pour la Tchécoslovaquie  
 JAN OBHLIDAL  
 Pour la Turquie  
 H. UGAN  
 Pour la Yougoslavie  
 V. NIKOLIC

ANNEXE I  
 (Article 21)

FORMULAIRE DU BULLETIN DE BAGAGES

Le formulaire comprend trois feuilles du modèle ci-après. Les administrations de chemins de fer déterminent celles de ces feuilles qui sont remplies par décalque.

1er feuille

No .....		Transport international de bagages		..... ¢	
(Nom de l'administration du chemin de fer)					
Souche du bulletin de bagages					
de .....					
via .....					
.....					
Date ..... ..... 19.....	Nombre de billets	Nombre des colis bagages	Poids réel kg	Prix de transport des bagages	
				Calcul de la taxe par unité de 10 kg	sans franchise de bagages pour .. kg avec franchise de bagages pour .....kg
Train No					
	en chiffres		en lettres		
				Intérêt à la livraison .....	
Frais accessoires .....					
Taxe totale .....					

\*) Les Chemins de fer peuvent compléter cette rubrique selon leurs besoins.



3e feuille, verso.

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

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

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

## ANNEXE II (Article 58)

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

#### Article premier

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

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

A cet effet, le Comité administratif.

a) veille à la bonne application par l'Office central des Conventions ainsi que des autres textes issus des conférences de révision et préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de ces Conventions et textes;

b) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat contractant ou par le directeur de l'Office.

§ 2. a) Le Comité administratif se réunit à Berne. Il se compose de neuf membres, choisis parmi les Etats contractants.

b) La Confédération suisse dispose d'un siège permanent dans le Comité, dont elle assume la présidence. Les autres Etats membres sont nommés pour cinq ans. Pour chaque période quinquennale, une Conférence diplomatique détermine, sur proposition du Comité administratif en fonction la composition du Comité administratif, en tenant compte d'une équitable répartition géographique.

c) Si une vacance se produit parmi les Etats membres le Comité administratif désigne lui-même un autre Etat contractant pour occuper le siège vacant.

d) Chaque Etat membre désigne, comme délégué au Comité administratif, une personne qualifiée en raison de son expérience des questions de transports internationaux.

e) Le Comité administratif établit son règlement intérieur et se constitue lui-même.

Il tient au moins une réunion ordinaire chaque année; il tient, en outre, des réunions extraordinaires lorsque trois Etats membres au moins en font la demande.

Le secrétariat du Comité administratif est assuré par l'Office central.

Les procès-verbaux des séances du Comité administratif sont envoyés à tous les Etats contractants.

f) Les fonctions de délégué d'un Etat membre sont gratuites et les frais de déplacement qu'elles entraînent sont à la charge de cet Etat.

§ 3. a) Le Comité administratif établit le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central. Le Gouvernement suisse lui présente un projet à cet effet.

b) Le Comité administratif nomme le directeur, le vice-directeur et les conseillers de l'Office central; le Gouvernement suisse lui présente des propositions à

cet effet. Pour ces nominations le Comité administratif tient compte plus particulièrement de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique.

c) Le Comité administratif approuve le budget annuel de l'Office central, en tenant compte des dispositions de l'article 2 ci-après, ainsi que le rapport annuel de gestion.

La vérification des comptes de l'Office central, qui a trait uniquement à la concordance des écritures et des pièces comptables, dans le cadre du budget, est exercée par le Gouvernement suisse. Celui-ci transmet ces comptes, avec un rapport, au Comité administratif.

Le Comité administratif communique aux Etats contractants, avec le rapport de gestion de l'Office central et le relevé des comptes annuels de celui-ci, les décisions, résolutions et recommandations qu'il est appelé à formuler.

d) Le Comité administratif adresse à chaque conférence de révision, au moins deux mois avant l'ouverture de celle-ci, un rapport sur l'ensemble de son activité depuis la conférence précédente.

#### Article 2.

§ 1. Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de chemins de fer ou des parcours auxquels s'applique la Convention. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution est de 0 fr. 80 au maximum par kilomètre. Exceptionnellement, cette contribution peut, après accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, et 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 affecté au kilomètre est fixé, pour chaque exercice, par le Comité administratif, l'Office central entendu. Il est toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'ont pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé est versé à un fonds de réserve.

§ 2. A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1er octobre, n'aurait pas versé sa part est, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvelle au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi de son rapport de gestion pour l'exercice écoulé. Si, à la date du 1er juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche est faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues. En cas d'insuccès, l'Office central l'avise, trois mois plus tard, que, si le versement attendu n'a pas été effectué avant la fin de l'année, son abstention sera interprétée, comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la Convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche avant le 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté, tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procède à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

§ 3. Les montants non recouverts doivent, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et peuvent être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui

n'aurait pas pu être comblée de la sorte est portée, dans un compte spécial, au débit des autres Etats contractants dans la proportion du nombre de kilomètres de lignes soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il a déjà, pendant la période de deux ans qui s'est terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été partie avec lui à la Convention.

§ 4. L'Etat dont les lignes ont été radiées dans les conditions indiquées au § 2 ci-dessus ne peut les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant, au préalable, les sommes dont il est resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de cinq pour cent à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'a invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

#### Article 3.

§ 1. L'Office central publie un bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les études qu'il jugerait utile d'y insérer.

§ 2. Le bulletin est rédigé en français et en allemand. Un exemplaire est envoyé gratuitement à chaque Etat contractant et à chacune des administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'Office central.

#### Article 4.

§ 1. Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'entreprise créancière à l'Office central pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent ou, si les parties en font la demande, devant le tribunal arbitral prévu à l'article 61 de la Convention (Annexe IV).

§ 3. Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice est tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent ou par le tribunal arbitral prévu à l'article 61 de la Convention (Annexe IV).

§ 4. Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas donné suite, dans la quinzaine, aux injonctions de l'Office central, il lui est adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

§ 5. Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse à l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. Si l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement il ne croit pas devoir faire rayer de la liste cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé

de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

#### Article 5.

Il est perçu une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant de l'activité prévue à l'article 58, § 1, lettres d) à f), de la Convention. Le montant de cette rémunération est fixé par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central.

### ANNEXE III.

(Article 68 § 3)

## STATUT RELATIF A LA COMMISSION DE REVISION

### Article premier

Les Gouvernements des Etats contractants communiquent leurs propositions concernant les objets rentrant dans la compétence de la Commission, à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, qui les porte immédiatement à la connaissance des autres Etats contractants.

### Article 2.

L'Office central invite la Commission à siéger chaque fois que la nécessité s'en fait sentir ou sur la demande d'au moins cinq Etats contractants.

Tous les Etats contractants sont avisés des sessions de la Commission deux mois à l'avance. L'avis doit indiquer exactement les questions dont l'inscription à l'ordre du jour est demandée.

### Article 3.

Tous les Etats contractants peuvent prendre part aux travaux de la Commission.

Un Etat peut se faire représenter par un autre Etat; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

### Article 4.

L'Office central instruit les questions à traiter et assume le service du secrétariat de la Commission.

Le Directeur et le Vice-directeur de l'Office central prennent part aux séances de la Commission avec voix consultative.

### Article 5.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister avec voix consultative, aux séances de la Commission, des représentants :

- a) d'Etats non contractants,
- b) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport, sous condition de réciprocité,
- c) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport, sous condition de réciprocité.

### Article 6.

La Commission est valablement constituée lorsqu'un tiers de Etats contractants sont représentés.

### Article 7.

La Commission désigne pour chaque session un président et un ou deux vice-présidents.

### Article 8.

Les délibérations ont lieu en français et en allemand. Les exposés des membres de la Commission sont tra-

duits immédiatement de vive voix et en substance. Le texte des propositions et les communications du président sont traduits in extenso.

#### Article 9.

Le vote a lieu par délégation et, sur demande, à l'appel nominal; chaque délégation d'un Etat contractant représenté à la séance a droit à une voix.

Une proposition n'est adoptée que si :

- a) ont pris part au vote au moins la moitié des délégations représentées à la Commission,
- b) elle a réuni la majorité des suffrages exprimés, ceux-ci ne comprenant pas les abstentions.

#### Article 10.

Les procès - verbaux des séances résument les délibérations dans les deux langues.

Les propositions et les décisions doivent y être insérées textuellement dans les deux langues. En cas de divergences entre le texte français et le texte allemand du procès - verbal en ce qui concerne les décisions, le texte français fait foi.

Les procès - verbaux sont distribués aux membres aussitôt que possible.

Si leur approbation ne peut avoir lieu au cours de la session, les membres remettront au secrétariat dans un délai approprié les corrections éventuelles.

#### Article 11.

Pour faciliter les travaux, 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 61)

### REGLEMENT D'ARBITRAGE.

#### Article premier.

##### Nombre des arbitres.

Les tribunaux arbitraux constitués pour connaître des litiges autres que ceux entre Etats se composeront d'un, de trois ou de cinq arbitres, suivant les stipulations du compromis.

#### Article 2.

##### Choix des arbitres.

§ 1. Une liste d'arbitres est préétablie. Chaque Etat contractant peut désigner au plus deux de ses ressortissants, spécialistes du droit international des transports, pour être inscrits sur la liste d'arbitres, établie et tenue à jour par le Gouvernement suisse.

§ 2. Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties.

Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas.

Les arbitres choisis conformément à l'alinéa précédent désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, selon le cas, lequel préside le tribunal arbitral.

Si les parties sont en désaccord sur le choix de l'arbitre unique ou si les arbitres choisis par les parties sont en désaccord sur la désignation du troisième ou du cinquième arbitre, selon le cas, le tribunal arbitral est complété par un arbitre désigné par le Président du Tribunal fédéral suisse, à la requête de l'Office central.

Le tribunal arbitral est composé de personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste.

§ 3. L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une nationalité autre que celle des parties.

L'intervention au litige d'une tierce partie demeure sans effet sur la composition du tribunal arbitral.

#### Article 3.

##### Compromis.

Les parties qui recourent à l'arbitrage concluent un compromis, lequel spécifie en particulier :

- a) l'objet que différend, déterminé d'une façon aussi précise et claire que possible;
- b) la composition du tribunal et les délais utiles pour la nomination du ou des arbitres;
- c) le lieu du tribunal.

Pour l'ouverture de la procédure arbitrale, le compromis doit être communiqué à l'Office central.

#### Article 4.

##### Procédure.

Le tribunal arbitral décide lui - même de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après :

a) le tribunal arbitral instruit et juge les causes dont il est saisi sur les éléments fournis par les parties sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles - ci;

b) il ne peut accorder plus ou autre chose que les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;

c) la sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par l'intermédiaire de l'Office central;

d) sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, la sentence arbitrale n'est pas susceptible de recours, exception faite toutefois de la 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 février 1961.

LES PLENIPOTENTIAIRES SOUSSIGNES sont convenus des dispositions ci-après :

#### I.

10. Les Etats qui n'ont pas signé les Conventions du 25 octobre 1952 et du 25 février 1961, ou les parties territoriales de tels Etats et sur les lignes de chemins de fer desquels les Conventions du 25 octobre 1952 sont appliquées, peuvent notifier au Gouvernement suisse qu'ils ont adopté par voie de législa-

tion interne, les dispositions des Conventions de 1961 et qu'ils les appliqueront suivant les règles de leur constitution.

20. Au cas où la notification visée ci-dessus est faite, les effets en sont les suivants :

a) Les dispositions des Conventions de 1961 sont applicables dans les rapports entre les Etats contractants et les Etats ou parties territoriales mentionnés sous 10 et ayant fait cette notification, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de réception de la notification par le Gouvernement suisse si les Conventions sont entrées en vigueur ou, dans cas contraire, à partir de la date de leur entrée en vigueur.

b) Le Gouvernement suisse constate la date de réception de la notification et la communique aux Etats parties aux Conventions de 1961 ainsi qu'aux Etats ou parties territoriales d'Etats ayant fait usage de la faculté visée sous 10.

c) Les Etats ou les parties territoriales d'Etats mentionnés sous 10 ont les mêmes droits et obligations que les Etats qui ont ratifié les Conventions de 1961 ou qui y ont adhéré, sous réserve

que leur participation aux conférences et aux sessions des Commissions soit assurée par des délégués et experts des administrations ferroviaires, ayant voix consultative ; leur avis sur les proposition est exprimé séparément et noté dans les procès-verbaux ;

que, jusqu'à l'adoption d'une nouvelle réglementation, ils n'exercent pas le droit d'opposition prévu à l'article 69, §§ 3 et 4, de la CiM et à l'article 68, § 3, de la CIV et qu'ils ne soient pas tenus d'observer les décisions des Etats contractants relatives à l'introduction de nouvelles règles, mais qu'ils puissent décider d'une manière autonome de l'adoption de ces règles, ainsi que de leur introduction par voie de législation interne et de leur application conformément à leurs dispositions constitutionnelles.

30 Il ne suffit pas, pour l'application des dispositions du chapitre I du présent Protocole additionnel, qu'un seul des Etats ou parties territoriales d'Etats entrant en ligne de compte déclare vouloir faire usage de l'offre des Etats signataires contenue sous chiffre 10.

Les déclarations faites conformément au chiffre 10 doivent être concordantes ; elles lient chaque Etat ou partie territoriale d'Etat entrant en ligne de compte, sans préjudice des dispositions de l'article 68 de la CiM et de l'article 67 de la CIV.

## II

10 Afin de rendre obligatoires pour l'usager, selon le droit du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, les prescriptions des Conventions de 1961 en ce qui concerne les lignes des parties territoriales d'Etats non signataires ou non adhérents, le Gouvernement du Royaume-Uni, par dérogation aux dispositions de ces Conventions, est habilité à insérer, pour le trafic en provenance du Royaume-Uni, une référence au présent Protocole additionnel dans les formules imprimées de la lettre de voiture (CIM) du billet international et du bulletin de bagages (CIV).

20 Compte tenu du fait qu'au Royaume-Uni, la législation relative aux transports ne comporte aucune obligation de publier les tarifs, ni de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme, il est admis que

a) les dispositions de la CIM ne s'appliquent pas dans le Royaume-Uni si elles comportent une obligation de publier des tarifs et de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme,

b) les prix de transport et les frais accessoires que le chemin de fer est autorisé à percevoir au Royaume-

Uni y sont applicables au trafic international soumis à la CIM.

30 Jusqu' à la conclusion et l'entrée en vigueur d'un appendice spécial à l'Annexe I à la CIM contenant les prescriptions dérogatoires relatives au trafic fer-mer des matières dangereuses entre le Continent et le Royaume-Uni, les matières dangereuses qui seront transportées sous le régime de la CIM, à destination ou en provenance du Royaume-Uni, doivent satisfaire aux prescriptions de l'Annexe I et, en outre, aux conditions du Royaume-Uni en ce qui concerne ses réfections ferroviaires et maritimes du maritimes du transport des matières dangereuses.

## III.

Le Gouvernement de la République française réserve sa position sur les dispositions de l'article 9, § 3, de la CIM, concernant les accords tarifaires particuliers, et déclare que, en ce qui le concerne, ces dispositions ne sauraient, en aucun cas, prévaloir contre celles du Traité instituant la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, ni contre celles qui seront arrêtées dans le cadre de la politique commune des transports prévue à l'article 74 du Traité du 25 mars 1957 instituant la Communauté Economique Européenne.

## IV

Ce Protocole, complétant les Conventions de 1961, demeure ouvert à la signature jusqu'au 1er mai 1961. Il doit être ratifié.

Les Etats qui n'auront pas signé le présent Protocole avant cette date et les Etats participant aux Conventions susvisées en application de l'article 67 de la CIM et de l'article 66 de la CIV de 1961 peuvent adhérer au présent Protocole par notification.

L'instrument de la ratification ou la notification de l'adhésion sera déposé auprès du Gouvernement suisse.

Le chapitre I du présent Protocole entre en vigueur six mois avant la date prévue pour la mise en application des Conventions de 1961.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé le présent Protocole,

Fait à Berne, le vingt cinq février mil neuf cent soixante et un, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

POUR L'AUTRICE :

Dr Krempler

POUR LA BELGIQUE :

F. Seynaeve

POUR LA BULGARIE

S. Dragomirov

POUR LE DANEMARK

Th. Jensen

POUR L'ESPAGNE

Marquis de Miraflores

POUR LA FINLANDE

Osmo Orkomies

POUR LA FRANCE

E. Dennery

POUR LA GRECE

A. Hart-Soutzos

POUR LA HONGRIE

Skonda Odon

POUR L'ITALIE

Luigi Branca

POUR LE LIBAN

Raif Abillama

## POUR LE LIECHTENSESTEIN

A. Hilbe

## POUR LE LUXEMBOURG

A. Clemang

## POUR LA NORVEGE

Henr. A. Broch

## POUR LES PAYS-BAS

H. E. Scheffer

pour le Royaume en Europe

## POUR LA POLOGNE

Batkowski

## POUR LE PORTUGAL

Mario Dios Trigo

## POUR LA ROUMANIE

G. Nistoran

## POUR LE ROYAUME - UNI DE GRANDE - BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD

J. S. Rooke

A. H. Kent

## POUR LA SUEDE

Clas Nordstrom

## POUR LA SUISSE

Schaller

## POUR LA TCHECOSLOVAQUE

Jan Obhlidal

## POUR LA TURQUIE

H. Ugan

## POUR LA YOUGOSLAVIE

N. Nikolic

## ACTE FINAL

De la sixième Conférence de révision des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV).

Conformément aux dispositions de l'article 67 de la Convention internationale concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et de l'article 66 de la Convention internationale concernant le transport par chemins de fer des voyageurs et des bagages (CIV), toutes deux en date du 25 octobre 1952, le Gouvernement suisse a convoqué une Conférence en vue de réviser ces Conventions.

La Conférence s'est tenue à Berne du 20 au 25 février 1961. Les participants étaient les suivants :

## I

Délégués des Etats parties aux Conventions du 25 octobre 1952 :

## AUTRICHE :

M.M. Krempler F., Directeur commercial au Ministère fédéral des Communications et de l'Economie électrique ;

Rissel V., Conseiller directorial au Ministère fédéral des Communications et de l'Economie électrique.

## BELGIQUE :

S. Exc. M. Fernand Seynaeve, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Belgique en Suisse ; M.M. Delvaux A., Conseiller de l'Ambassade de Belgique à Berne ; Alvin C, Directeur au Ministère des Communications ; Van Cauwenberge G., Directeur du Service commercial de la SNCB.

## BULGARIE :

M.M. Dragomirov S., Chef du Département des Chemins de fer au Ministère des Transports ; Tomov E., Premier Secrétaire de la Légation de la République Populaire de Bulgarie à Berne.

## DANEMARK :

M.M. Jensen Th. Directeur à la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat danois ; Soltoft H. J., Chef de section à la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat danois.

## ESPAGNE :

S. Exc. M. Alonso Alvarez de Toledo y Mencos, Marquis de Miraflores, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire d'Espagne en Suisse ; M. M. de Reparaz F., Professeur à l'Ecole Technique Supérieure d'Ingénieurs ; Imedio A. Docteur en droit, Chef-adjoint du Département commercial de la RENFE.

## FINLANDE :

S. Exc. M. Osmo Orkomies, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Finlande en Suisse ; M. Narvala N. G., Inspecteur principal, Chef de section à la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat de Finlande.

## FRANCE :

S. Exc. M. Etienne Dennery, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de France en Suisse ; M. M. Girard Ch. Conseiller de l'Ambassade de France à Berne ;

Mas V., Premier Secrétaire de l'Ambassade de France à Berne ;

Corbin Ed. Ingénieur général des Ponts et Chaussées, chargé des relations internationales au Ministère des Travaux Publics et des transports ;

Dorges Ed., Ingénieur général des Ponts et Chaussées, Président de la Section des affaires économique et internationales du Conseil général des Ponts et Chaussées ;

Gabarra J. Secrétaire des Affaires étrangères de la Direction économique du Ministère des Affaires étrangères ;

Vrinat J., Contrôleur général des Transports au Ministère des Travaux Publics et des Transports ;

Manurel G., Contrôleur général des Transports au Ministère des Travaux Publics et des Transports ;

Caillau G., Directeur des Etudes juridiques et du Contentieux de la SNCF ;

Lacoste L., Ingénieur en chef, Chef de la Division du Trafic-Marchandises à la Direction Commercial de la SNCF ;

Poulet J., Ingénieur en chef, Chef de la Division du Trafic-Voyageurs à la Direction Commerciale de la SNCF.

## GRECE

M. Hart - Soutzos A., Deuxième Secrétaire d'Ambassade, Chargé d'affaires a.i. de l'Ambassade Royale de Grèce à Berne.

## HONGRIE :

M.M. Skonda O., Chef de la Division des Affaires internationales au Ministère des Communications et des Postes ;

Baksa G., Conseiller supérieur au Ministère des Communications et des Postes ;

Nanassy B., Directeur supérieur au Ministère des Communications et des Postes;  
Bitta St., Conseiller de la Légation de la République populaire hongroise à Berne.

## ITALIE :

M.M. Branca I., Vive-directeur générale des Chemins de fer italiens de l'Etat.

Benazzo A., Conseiller de l'Ambassade d'Italie à Berne.

Morganti A., Inspecteur général de l'Inspectorat général MCTC au Ministère des Transports.

Sessa G., Inspecteur principal au Service Commercial et du Trafic de la Direction générale des Chemins de fer italiens de l'Etat.

## LIBAN :

S. Exc. l'Emir Raif Abillama, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire du Liban en Suisse.

## LIECHTENSTEIN :

M. Hilbe A., Secrétaire de la Légation de la Principauté de Liechtenstein à Berne.

## LUXEMBOURG :

M. Clemang A., Commissaire de Gouvernement pour les Affaires du Chemins de fer.

## NORVEGE :

S. Exc. M. Henrik Broch, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Norvège en Suisse;

M.M. Tveten L., Directeur de la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat norvégien ;

Heier O., Directeur-adjoint de la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat norvégien.

## PAYS-BAS :

M.M. Scheffer H.E., Conseiller général au Ministère de la Justice;

Druiff H.J. Sous-chef de la Division des Transports ferroviaires internationaux au Ministère des Transports et du Waterstaat;

Parent A., Inspecteur en chef au Service des Affaires économiques de la S.A. des Chemins de fer néerlandais;

Schuttevaer J. Inspecteur en chef au Service des Affaires économiques de la S.A. des Chemins de fer néerlandais ;

Hoebé J.F.W., Secrétaire de l'Organisation néerlandaise des usagers (EVO), Amsterdam. Export.

## POLOGNE :

M.M. Batkowski St., Ingénieur. Directeur du Département des relations internationales au Ministère des Communications ;

Holy E., Chef de division au Ministère des Communications ;

Bras W., Conseiller supérieur au Ministère des Communications.

## PORTUGAL :

M.M. Dias Trigon, Ingénieur Directeur des Services d'Exploitation et du Matériel à la Direction générale des Transports terrestres du Ministère des Communications ;

Torroais Valente R.A., Economiste du Service Commercial et du Trafic à la Compagnie des Chemins de fer portugais;

Gois Figuera L., Deuxième Secrétaire de l'Ambassade de Portugal à Berne.

## ROUMANIE :

M.M. Nistoran G. Directeur général adjoint au Ministère des Transports et des Télécommunications.

Petrovici D., Ingénieur, Chef de service au Ministère des Transports et des Télécommunications.

## ROYAUME — UNI DE GRANDE — BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD

Mr. J.S. Rooke O.B.E., Commercial Counsellor, Her Majesty's British Embassy, Berne;

Mr A.H. Kent, Assistant Treasury Solicitor, Ministry of Transport;

Mr. J. Love O.B.E. Principal Ministry of Transport.

Mr. J.H. Jones, Assistant Solicitor, British Transport Commission;

Mr. H. J. Bourn, Continental Superintendent British Railways Southern Region;

Mr. L.S.J. Keelys, Assistant Commercial Superintendent to Continental Traffic and Shipping Manager, British Railways, Eastern Region.

## SUEDE :

M.M. Nordström C., Conseiller Juridique au Ministère des Communications;

Leffler S.B. Directeur supérieur des Chemins de fer à la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat suédois;

Hansson N.E., Directeur-adjoint, Services Commerciaux, Direction générale des Chemins de fer de l'Etat suédois;

Ennerfors N.R., Premier Secrétaire à la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat suédois;

Cedercrantz B. Membre de la Délégation suédoise des Usagers des transports.

## SUISSE :

M.M. Schaller A., Conseiller national et Conseiller d'Etat du Canton de Bâle-Ville, Président du Comité administratif de l'Office central;

Burckhardt J. Ministre plénipotentiaire. Chef de la Division des Organisations internationales du Département politique fédéral;

Martin A. Sous-directeur de l'Office fédéral des Transports;

Vaney F. C., Chef du Service des Tarifs et du Trafic à l'Office fédéral des Transports;

Favre J., Directeur général des Chemins de fer fédéraux;

Ingold M., Chef de section à la Division du Contentieux des Chemins de fer fédéraux;

Herold H., Secrétaire de l'Union Suisse du Commerce et de l'Industrie;

Dufour F., Premier adjoint au Département politique fédéral.

## TCHECOSLOVAQUIE :

S. Exc. M. Jan Obhlidal, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de la République Socialiste Tchèqueoslovaque en Suisse;

M.M. Kabrt A., Chef de division au Ministère des Transports et des Communications;

Skrivanek O., Directeur du Ministère des Transports et des Communications;

Katzer J. Secrétaire du Ministère des Affaires Etrangères de la République Socialiste Tchèqueoslovaque.

## TURQUIE :

M.M. Ugan H., Conseiller principal aux Chemins de fer de l'Etat turc;  
Aktin H., Président du Service commercial des Chemins de fer de l'Etat turc.

## YUGOSLAVIE :

M.M. Nolic V. Secrétaire d'Etat, Directeur général de la Communauté des chemins de fer yougoslaves;  
Ijadica M. Directeur au Secrétariat du Conseil Fédéral Exécutif pour les Transports et Communications;

Stevanovic M. Directeur du Service Commercial de la Communauté des Chemins de fer yougoslaves;

Milislavljovic R., Ingénieur, Inspecteur supérieur, Expert juridique au Service Commercial de la Communauté des Chemins de fer yougoslaves;

Mme Sinanovic S., Inspecteur, Expert juridique au Service Commercial de la Communauté des Chemins de fer yougoslaves.

## II

Délégués d'Administration d'Etats ou parties territoriales d'Etats(1) :

## ALLEMAGNE :

Deutsche Bundesbahn :

M.M. Maier O., Conseiller ministériel, Chef de Délégation;

Tiebert G. Conseiller ministériel, Expert juridique;  
Franta R., Conseiller ministériel, Expert juridique;

Deutsche Reichsbahn :

M.M. Weiprecht H., Secrétaire d'Etat, Chef de Délégation.

Zachmann S., Premier Secrétaire;

Séczepecki F., Chef de division;

Mlle Wiegand E., Conseiller supérieur;

M. Kolloch V., Conseiller principal;

## III

Observateurs :

a) Organisations internationales gouvernementales :

## COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE (CEE) :

M.M. Le Vert P.M., Directeur de la Division des Transports;

Depluta S., Fonctionnaire chargé d'affaires économiques à la Division des Transports.

## CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT) :

M.M. Mange M. Secrétaire général;

Santoni Rugiu G., Directeur central au Ministère des Transports à Rome et Président du Groupe de la CEMT chargé de l'étude des problèmes de chemins de fer.

## COMITE POUR LES TRANSPORTS PAR CHEMINS DE FER DE L'ORGANISATION POUR LE COLLABORATION DES CHEMINS DE FER (OSJD) :

M. Kadar L., Ingénieur, Membre du Comité, Président de la IIe Commission.

INSTITUT INTERNATIONAL POUR L'UNIFICATION DU DROIT PRIVE (UNIDROIT)  
M. Santoni Rugiu G. Directeur central au Ministère des Transports à Rome.

## COMMUNAUTE EUROPEENNE DU CHARBON ET DE L'ACIER (CECA)

M.M. Klaer W., Conseiller de la Haute-Autorité;  
Werner J., Directeur de la Direction des Transports;  
Koch W., Administrateur principal à la Direction des Transports.

## COMMUNAUTE ECONOMIQUE EUROPEENNE (CEE/MARCHE COMMUN) :

M. Reinartz A., Directeur à la Direction générale des Transports.

b). Organisations internationales non gouvernementales :

## UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER (UIC) :

M. Rousseau P.A., Chef des Services Exécutifs.

## COMITE INTERNATIONAL DES TRANSPORTS PAR CHEMINS DE FER (CIT) :

M.M. Amberg H.P., Chef de la Division du Contentieux des Chemins de fer fédéraux suisses.

Richemond R., Inspecteur à la Direction Commerciale de la SNCF.

## CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONALE (CCI) :

M.M. Bourgeois R., Ingénieur, Conseiller en transports à la Chambre Syndicate de la Sidérurgie française, Paris;

Neageli E., Vice-directeur de la Danzas S.A. Zürich;  
van Es K.J., Chef du Département des Transports de la Koninklijke Nederlandsche Hoogovens en Stalfabrieken N.V., Ijmuiden.

## FEDERATION INTERNATIONALE DES ASSOCIATIONS DE TRANSITAIRES ET ASSIMILES (FIATA) :

M.M. Bourgognon P., Administrateur-délégué de la S.A. de Transports internationaux «Tramarsa», Genève;

Weber D., Conseiller juridique de la Maison Rittmann S.A., Bâle.

## ASSOCIATION INTERNATIONALE DES USAGERS D'EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS (AIEP).

M.M. Kesselring W., Président de l'Association;  
Storsberg G., Conseiller juridique, Deutscher Industrie- und Handelstag, Bonn.

## IV

## OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER :

M.M. Haenni J., Directeur;

Parateau R., Vice-Directeur.

Secrétariat de la Conférence :

M.M. Wildhaber A.,

Wick J.,

Matyassy Z.,

Conseillers de l'Office central;

Gonin L., Secrétaire de l'Office central;

Vidon H., Secrétaire, Chef de chancellerie de l'Office central;

Mlle Pyrathon Y., Traductrice à l'Office central.

1) Voir Protocole additionnel du 11 avril 1953 et Protocole B du 18 juin 1955.

Les Délégués ont élu :

Président :

M. A. Schaller, Premier Délégué de la Suisse.

Vice - Présidents :

S. Exc. M. Etienne Dennery, Premier Délégué de la France ;

M.O. Skonda, Premier Délégué de la Hongrie ;

M.St. Batkowski, Premier Délégué de la Pologne ;

M.J.S. Rooke, Premier Délégué du Royaume-Uni.

La Conférence a nommé six Commissions, dont les Bureaux ont été constitués comme suit :

Commission I.	Vérification des pouvoirs	Président : M. Scheffer (Pays-Bas); Vice-Présidents : M. Kremblen (Autriche), M. Nistoran (Roumanie).
Commission II.	Questions CIM	Président : M. Holy (Pologne); Vice-Présidents : M. Morganti (Italie), M. Heier (Norvège).
Commission III.	Questions CIV	Président : M. Martin (Suisse); Vice-Présidents: M. Dragomirov (Bulgari) M. de Reparaz (Espagne).
Commission IV.	Questions communes à la CIM et à la CIV.	Président: M. Nordstrom (Suède); Vice-Présidents: M. Alvim (Belgique) M. Stevanovic (Yougoslavie).
Commission V.	Questions d'ordre général.	Président: M. Dorges (France); Vice-Présidents: M. Burekhardt (Suisse) M. Kabrt (Tchécoslovaquie).
Commission VI.	Rédaction.	Président: M. Vrinat (France).  Vice-Président: M. Hart-Soutzos (Grèce).

La Conférence a pris pour de ses délibérations :

a) le projet de «Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM)», texte issu des délibérations des Commissions préliminaires de révision ;

b) le projet de «Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV)», texte issu des délibérations des Commissions préliminaires de révision.

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.

La Conférence a approuvé le Rapport d'activité que le Comité administratif de l'Office central lui a soumis sur sa première période de fonctionnement 1956-1960 et a désigné les États ci-après qui formeront le Comité pour la période de cinq ans débutant le 1er mars 1961 :

Suisse (siège permanent); Belgique, Danemark, France, Grèce, Italie, Pologne, Portugal et Tchécoslovaquie.

La Conférence a renoncé à élaborer des dispositions propres à déterminer la composition du Comité pour les périodes ultérieures et a chargé le nouveau Comité administratif d'établir un projet pour la période quinquennale suivante.

Les Délégués ont en outre constaté que la Conférence avait donné mandat à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer :

— de poursuivre les travaux en matière d'unification de la responsabilité du chemin de fer pour la mort, les blessures et toute autre atteinte à l'intégrité corporelle d'un voyageur, en vue de l'élaboration d'un projet de Convention additionnelle à la CIV à soumettre à une Conférence extraordinaire;

— d'étudier le problème d'une modification de la structure des Conventions CIM et CIV et d'élaborer un projet pour la prochaine Conférence de révision ordinaire.

Enfin la Conférence a pris acte d'une déclaration Délégué du Liban aux termes de laquelle ce pays est prêt à signer les Conventions CIM/CIV, mais, pour le moment, se trouve dans l'impossibilité d'en appliquer les dispositions, tant que subsiste une solution de continuité entre le réseau des Chemins de fer libanais et ceux des autres États contractants.

Elle prie l'Office central/de poursuivre les démarches entreprises, d'entente avec les Gouvernements libanais et turc, pour que soient remplis les conditions requises en vue de l'application des deux Conventions par le Liban.

EN FOI DE QUOI, le présent Acte final a été signé.

Fait à Berne, le vingt-cinq février mil neuf cent soixante et un, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacun des Gouvernements représentés à cette Conférence.

POUR L' AUTRICHE :

Dr Klempler

POUR LA BELGIQUE :

Alvin

POUR LA BULGARIE :

S. Dragomirov

POUR LE DANEMARK :

Th. Jensen

POUR L' ESPAGNE :

Marquis de Miraflores

POUR LA FINLANDE :

Osmo Orkomies

POUR LA FRANCE :

E. Dennery

POUR LA GRECE :

A. Hart - Soutzos

POUR LA HONGRIE :

Skonda ôdôn

POUR L' ITALIE :

Luigi Branca

POUR LE LIBAN :

Raif Abillama

POUR LE LIECHTENSTEIN :

A. Hilbe

POUR LE LUXEMBOURG :

A. Clemang

POUR LA NORVEGE :

Henr. A. Broch

POUR LES PAWS—BAS :

H. E. Scheffer

POUR LA POLOGNE :

Batkowski

POUR LE PORTUGAL :

Mario Dias Trigo

POUR LA ROUMANIE :

G. Nistoran

POUR LE ROYAUME—UNI DE GRANDE—BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD :

J. S. Rooke

E. H. Kent

POUR LA SUEDE :

Clas Nordstrôm

POUR LA SUISSE :

Schaller

POUR LA TCHECOSLOVAQUIE :

Jan Obhlidal

POUR LA TURQUIE :

H. Ugan

POUR LA WOUGOSLAVIE :

V. Nikolic

## ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΙΣ

## Ἀφορώσα

εἰς τὴν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων διὰ σιδηροδρόμων

(C.I.M.)

ὑπογραφεῖσα εἰς Βέρνην τὴν 25 2.61.

Δημοσίευσις τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου  
Διεθνῶν Μεταφορῶν. Βέρνης.

## Οἱ ὑπογεγραμμένοι Πληρεξούσιοι

Ἀναγνωρίσαντες τὴν ἀνάγκην ἀναθεώρησης τῆς Διεθνῆς Συμβάσεως τῆς ἀφορώσης εἰς τὴν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων διὰ σιδηροδρόμων, τῆς ὑπογραφείσης ἐν Βέρνην τὴν 25 Ὀκτωβρίου 1952 συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 67 τῆς Συμβάσεως ταύτης, ἀπεφάσισαν νὰ συνολογίσουν νέαν πρὸς τοῦτο Σύμβασιν καὶ συμφώνησαν ἐπὶ τῶν κάτωθι ἄρθρων:

## Μέρος πρῶτον.

Ἀντικείμενον καὶ ἔκτασις ἰσχύος τῆς Συμβάσεως.

## Ἄρθρον 1.

Σιδηρόδρομοι καὶ μεταφοραὶ εἰς τὰς ὁποίας  
ἐφαρμόζεται ἡ Σύμβασις.

1. Ἡ παρούσα Σύμβασις ἐφαρμόζεται, τηρουμένων τῶν ἐν ταῖς ἐπομέναις παραγράφαις προβλεπόμενων ἐξαιρέσεων, εἰς πᾶσαν ἀποστολὴν ἐμπορευμάτων, παραδιδομένην πρὸς μεταφορὰν μὲ διεθνή κατ' εὐθείαν φορτωτικὴν ἐπὶ διαδρομῆς διεργουμένης διὰ τοῦ ἐδάφους δύο τοῦλάχιστον συμβεβλημένων Κρατῶν καὶ ἐκτελουμένην ἀποκλειστικῶς διὰ γραμμῶν ἐγγεγραμμένων εἰς τὸν κατὰ τὸ ἄρθρον 59 καταρτιζόμενον πίνακα.

2. Ἀποστολαί, τῶν ὁποίων ὁ σταθμὸς (1) ἀποστολῆς καὶ ὁ σταθμὸς προορισμοῦ κεῖνται ἐπὶ ἐδάφους ἑνὸς καὶ τοῦ αὐτοῦ Κράτους καὶ αἱ ὁποῖαι διέρχονται διὰ τοῦ ἐδάφους ἄλλου Κράτους μόνον διαμετακομιστικῶς, ὑπάγονται εἰς τὸ ἐσωτερικὸν Δίκαιον τοῦ Κράτους ἀφετηρίας συντρεχουσῶν τῶν ἐξῆς προϋποθέσεων:

α) ἐφ' ὅσον αἱ γραμμαί, διὰ τῶν ὁποίων ἐκτελεῖται ἡ διαμετακομιστις τελοῦν ὑπὸ ἀποκλειστικὴν ἐκμετάλλευσιν σιδηροδρόμου τοῦ Κράτους ἀφετηρίας.

β) Ἐστὼ καὶ ἂν αἱ γραμμαί, διὰ τῶν ὁποίων ἐκτελεῖται ἡ διαμετακομιστις δὲν τελοῦν ὑπὸ ἀποκλειστικὴν ἐκμετάλλευσιν σιδηροδρόμου τοῦ Κράτους ἀφετηρίας, ὅταν οἱ ἐνδιαφερόμενοι σιδηρόδρομοι ἔχουν συνάψει εἰδικὰς συμφωνίας, δυνάμει τῶν ὁποίων αἱ μεταφοραὶ αὗται δὲν θεωροῦνται διεθνεῖς.

3. Αἱ μεταξὺ σταθμῶν δύο ὁμόρων κρατῶν ἀποστολαί, ἂν αἱ γραμμαὶ διὰ τῶν ὁποίων ἐκτελεῖται ἡ μεταφορὰ τελοῦν ἀποκλειστικῶς ὑπὸ ἐκμετάλλευσιν σιδηροδρόμου τοῦ ἑνὸς ἐκ τῶν Κρατῶν τούτων, ὑπάγονται εἰς τὸ ἐσωτερικὸν δίκαιον τοῦ Κράτους τούτου, ἐφόσον καὶ ὁ ἀποστολεὺς διὰ τῆς ἐκλογῆς τοῦ ὑποδείγματος φορτωτικῆς ζητεῖ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἰσχυόντων ἐπὶ τοῦ σιδηροδρόμου τούτου ἐσωτερικῶν Κανονισμῶν, οἱ δὲ Νόμοι καὶ Κανονισμοὶ τῶν ἐνδιαφερομένων Κρατῶν δὲν ἀντίκεινται εἰς τοῦτο.

## Ἄρθρον 2.

Διατάξεις σχετικαὶ μὲ μικτὰς μεταφορὰς

1. Δύνανται νὰ ἐγγραφῶν εἰς τὸν ἐν ἄρθρῳ 1 προβλεπόμενον πίνακα, πλὴν τῶν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν καὶ τακτικαὶ γραμμαὶ αὐτοκινητιστικῶν ἢ ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν, συμπληρωστικῶς σιδηροδρομικὰς διαδρομὰς καὶ ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐκτελοῦνται διεθνεῖς μεταφοραί, προϋποτιθέμενον ὅτι διὰ τὴν ἐγγραφήν τῶν ἐν τῷ πίνακι καθ' ὃ μέτρον αἱ γραμμαὶ αὗται συνδέουν δύο τοῦλάχιστον συμβεβλημένα κράτη, ἀπαραίτητος εἶναι ἡ κοινὴ συναίνεσις τῶν Κρατῶν τούτων.

2. Αἱ Ἐπιχειρήσεις τῶν γραμμῶν τούτων ὑπόκεινται εἰς ὅλας τὰς, διὰ τῆς παρούσης συμβάσεως ἐπιβαλλόμενας ὑπο-

(1) Διὰ τοῦ ὅρου «σταθμὸς» νοοῦνται ἐπίσης, οἱ λιμένες τῶν ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν καὶ οἰαδήποτε ἐγκατάστασις τῶν αὐτοκινητιστικῶν ὑπηρεσιῶν, αἱ ὁποῖαι εἶναι εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ κοινου πρὸς ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

χρεώσεις εἰς τοὺς σιδηροδρόμους καὶ περιβάλλονται δι' ὅλων τῶν δι' αὐτῆς ἀναγνωριζόμενων εἰς τούτους δικαιωμάτων ἐξαιρέσει παρεκκλίσεων κατ' ἀνάγκην προκυπτουσῶν ἐκ τῆς διαφορᾶς τοῦ τρόπου ἐκτελέσεως τῆς μεταφορᾶς. Πάντως, οἱ διὰ τῆς παρούσης Συμβάσεως καθοριζόμενοι κανόνες εὐδύνης δὲν δύνανται νὰ καταστοῦν ἀντικείμενον τροποποιήσεων.

3. Πᾶν Κράτος, ἐπιθυμοῦν νὰ ἐγγράψῃ ἐν τῷ πίνακι γραμμὴν ἐκ τῶν ἐν τῇ παρ. 1 ὀριζόμενων, ὀφείλει νὰ λάβῃ τὰ ἀναγκαῖα μέτρα ὅπως αἱ ἐν τῇ παρ. 2 προβλεπόμεναι παρεκκλίσεις δημοσιευθοῦν καθ' ὃν τύπον καὶ τὰ τιμολόγια.

4. Διὰ διεθνεῖς μεταφορὰς ἐκτελουμένας συγχρόνως διὰ σιδηροδρόμου καὶ ἄλλων μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων, ἐξαιρέσει τῶν ἐν τῇ παρ. 1 ὀριζόμενων, οἱ σιδηρόδρομοι δύνανται ἀπὸ κοινου μετὰ τῶν ἐνδιαφερομένων μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων νὰ καθορίσιν εἰδικὰς τιμολογιακὰς διατάξεις καὶ ἐφαρμογὴν νομικῶν κανόνων κειμένων ἐκτὸς τοῦ πλαισίου τῆς παρούσης Συμβάσεως ἐπὶ σκοπῷ προσαρμογῆς πρὸς τὰς ἰδιομορφίας ἐκάστου τρόπου μεταφορᾶς. Δύνανται ἐπίσης ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ νὰ προβλέψουν χρῆσιν τίτλου μεταφορᾶς διαφόρου ἀπὸ τὸν ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει ὀριζόμενον.

## Ἄρθρον 3.

Ἀντικείμενα ὧν ἀποκλείεται ἡ μεταφορὰ.

Ἀποκλείεται ἡ μεταφορὰ τῶν κάτωθι εἰδῶν:

α) Ἀντικείμενα τῶν ὁποίων ἡ μεταφορὰ ἀνήκει ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν Διοίκησιν τῶν ταχυδρομείων ἔστω καὶ ἐπὶ ἑνὸς μόνον τῶν πρὸς διάνυσιν ἐδαφῶν.

β) Ἀντικείμενα τὰ ὁποῖα, ὡς ἐκ τῶν διαστάσεων τοῦ βάρους ἢ τῆς διασκευῆς των, δὲν προσαρμόζονται εἰς τὴν αἰτούμενην μεταφορὰν, λόγῳ τῶν ἐγκαταστάσεων καὶ τοῦ ὕλικου καὶ ἐνδὸς ἔστω ἐκ τῶν σιδηροδρομικῶν δικτύων διὰ τῶν ὁποίων θὰ ἐκτελεσθῇ ἡ μεταφορὰ.

γ) Ἀντικείμενα τῶν ὁποίων ἡ μεταφορὰ ἀπαγορεύεται ἔστω καὶ ἐπὶ ἑνὸς τῶν πρὸς διάνυσιν ἐδαφῶν.

δ) Ἀντικείμενα καὶ ὕλικά ἀποκλειόμενα τῆς μεταφορᾶς δυνάμει τοῦ Παραρτήματος I τῆς παρούσης Συμβάσεως, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν καὶ τῶν ἐν ἄρθρῳ 4 παρ. 2 προβλεπόμενων παρεκκλίσεων.

## Ἄρθρον 4.

Ἀντικείμενα δεκτὰ πρὸς μεταφορὰν ὑπὸ ὄρους

1. Τὰ κάτωθι ἀναφερόμενα ἀντικείμενα γίνονται δεκτὰ πρὸς μεταφορὰν ὑπὸ τοὺς κάτωθι ὄρους:

α) Ὑλικά καὶ ἀντικείμενα ἐμφανόμενα ἐν τῷ Παραρτήματι I τῆς παρούσης Συμβάσεως, γίνονται δεκτὰ ὑπὸ τούτων ἐν τῷ Παραρτήματι τούτῳ καθωρισμένους ὄρους.

β) Μεταφοραὶ νεκρῶν γίνονται δεκταὶ ὑπὸ τοὺς κάτωθι ὄρους:

1ον Ἡ μεταφορὰ ἐκτελεῖται διὰ μεγάλης ταχύτητος ὑπὸ τὴν φύλαξιν συνοδευόντος προσώπου, πλὴν ἂν ἡ ἀπαλλαγὴ ἀπὸ τῆς συνοδείας γίνεται δεκτὴ ἐφ' ὅλων τῶν εἰς τὴν μεταφορὰν μετεχόντων σιδηροδρόμων.

2ον Τὰ μέλη μεταφορᾶς προκαταβάλλονται ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως.

3ον Ἡ μεταφορὰ ὑπόκειται εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν Νόμων καὶ ἀτυνομικῶν κανονισμῶν ἐκάστου Κράτους, ἐκτὸς ἂν αὕτη ρυθμίζεται δι' εἰδικῶν συμβάσεων μεταξὺ πολλῶν Κρατῶν.

γ) Σιδηροδρομικὰ ὀχήματα κυλιόμενα διὰ τῶν ἰδίων τροχῶν γίνονται δεκτὰ ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι διαπιστοῦται ὑπὸ ἑνὸς ἐκ τῶν σιδηροδρόμων ὅτι τὰ ὀχήματα ταῦτα εἶναι εἰς κατάστασιν κυκλοφορίας καὶ ὁ σιδηρόδρομος οὗτος πιστοποιεῖ τούτο δι' ἐγγραφῆς ἐπὶ τοῦ ὀχήματος ἢ δι' εἰδικοῦ πιστοποιητικοῦ. Αἱ ἀτμομηχαναί, τὰ ἐφοδιοφόρα ὀχήματα καὶ αἱ αὐτοκινητάμαξαι πρέπει καὶ νὰ συνοδεύονται ὑπὸ ὑπαλλήλου δικτινομένου ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως καὶ ἀρμοδίου συγκεκριμένως διὰ τῆς ἐξασφάλισθαι τῆς λιπάνσεως. Σιδηροδρομικὰ ὀχήματα κυλιόμενα ἐπὶ τῶν ἰδίων αὐτῶν τροχῶν, ἄλλα πλὴν ἀτμομαξῶν ἐφοδιοφόρων καὶ αὐτοκινηταμαξῶν, δύνανται νὰ συνοδεύονται ὑπὸ συνοδου, ὅστις συγκεκριμένως ἐξασφαλίζει τὴν λιπανσιν. Ἐὰν ὁ ἀποστολεὺς θέλει νὰ κάμῃ χρῆσιν τοῦ δικαιώματος τούτου, δεόν νὰ μνημονεύσῃ τοῦτο εἰς τὴν φορτωτικὴν.

δ) Ζώντα ζῶα γίνονται δεκτά ὑπὸ τοὺς κάτωθι ὄρους:

1ον Αἱ ἀποστολαὶ ζῶων πρέπει νὰ συνοδεύωνται ὑπὸ ὑπαλλήλου διατιθεμένου ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ἐκτὸς ἂν πρόκειται περὶ μικρῶν ζῶων παραδιδόμενων πρὸς μεταφορὰν ἐντὸς κλιθῶν, κιβωτίων, καλαθίων κλπ. καλῶς κεκλισμένων. Δὲν ἀπαιτεῖται ὅμως συνοδεία ἐπὶ ἐξαιρέσεων προβλεπομένων ὑπὸ διεθνῶν τιμολογίων ἢ συμφωνιῶν συναφθεισῶν μεταξὺ τῶν σιδηροδρομικῶν δικτύων. Ὁ ἀποστολεὺς ὑποχρεῖται ὅπως μνημονεύσῃ ἐπὶ τῆς φορτωτικῆς τὸν ἀριθμὸν τῶν συνοδῶν, ἐὰν δὲ ἀποστολαὶ δὲν συνοδεύωνται νὰ ἀναγράψῃ τὴν ἐνδείξιν (ἀνευ συνοδοῦ).

2ον Ὁ ἀποστολεὺς ὀφείλει νὰ τηρῇ τὰς διατάξεις τῆς κτηνιατρικῆς ὑπηρεσίας τῶν Κρατῶν ἀποστολῆς, προορισμοῦ καὶ διαμετακομίσσεως.

Ἐντικείμενα τῶν ὁποίων ἡ μεταφορὰ ἐμφανίζει, κατὰ τὴν γνώμην τῆς ὑπηρεσίας τοῦ σιδηροδρόμου, εἰδικὰς δυσκολίας λόγῳ τῶν ἐγκαταστάσεων καὶ τοῦ ὕλικου καὶ ἐνὸς ἑαυτῶν σιδηροδρομικῶν δικτύων διὰ τῶν ὁποίων θὰ ἐκτελεσθῇ ἡ μεταφορὰ, γίνονται δεκτά ὑπὸ εἰδικούς ὄρους καθοριζομένους ἐκάστοτε ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου ἐν συνεννοήσει μετὰ τοῦ ἀποστολέως, οἱ ἐν λόγῳ δὲ ὄροι δυνατὸν νὰ τροποποιῶσι τοὺς ὑπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως βασικῶς προβλεπομένους.

2. Δύο ἢ πλείονα ἐκ τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν δύναται νὰ συνομολογήσῃ διὰ συμφωνιῶν ὅτι ὠρισμένα εἶδη ὧν ἡ μεταφορὰ ἀποκλείεται βάσει τοῦ Παραρτήματος I τῆς παρούσης συμβάσεως θὰ γίνωνται δεκτά εἰς διεθνή μεταφορὰν μεταξὺ τῶν Κρατῶν τούτων ὑπὸ ὠρισμένους ὄρους ἢ ὅτι τὰ ἐν τῷ Παραρτήματι I ἀναφερόμενα ὕλικὰ καὶ ἀντικείμενα θὰ γίνωνται δεκτά ὑπὸ ὄρους ὀλιγώτερον αὐστηροῦς τῶν προβλεπομένων ἐν τῷ Παραρτήματι I.

Οἱ σιδηρόδρομοι δύναται ἐπίσης, διὰ σχετικῶν ὄρων περιλαμβανομένων εἰς τὰ τιμολόγια, εἴτε νὰ ἀποδεχθῶν ὠρισμένα εἶδη ἀποκλειόμενα τῆς μεταφορᾶς βάσει τοῦ Παραρτήματος I τῆς παρούσης Συμβάσεως, εἴτε νὰ καθορίσῃ ὄρους ἀποδοχῆς ὀλιγώτερον αὐστηροῦς τῶν ἐν τῷ Παραρτήματι I προβλεπομένων διὰ τὰ ὑπὸ ὄρους κατὰ τὸ Παράρτημα τούτο γινόμενα δεκτά ἀντικείμενα. Αἱ τοιοῦτου εἶδους συμβάσεις καὶ αἱ τιμολογιακαὶ διατάξεις δέον ὅπως κοινοποιῶνται εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον Διεθνῶν Μεταφορῶν διὰ τοῦ σιδηροδρόμου.

#### \* Ἄρθρον 5.

Ἐπιτρέπεται ὑποχρεῖται σιδηροδρόμου πρὸς ἐκτέλεσιν μεταφορᾶς

1. Ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεῖται, συμμορφούμενος πρὸς τοὺς ὄρους τῆς παρούσης συμβάσεως, νὰ ἐκτελέσῃ πᾶσαν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων, προϋποτιθεμένου ὅτι:

α) ὁ ἀποστολεὺς τηρεῖ τὰς διατάξεις τῆς Συμβάσεως,  
β) ἡ μεταφορὰ εἶναι δυνατὴ διὰ τῶν κοινῶν μεταφορικῶν μέσων, τὰ ὁποῖα ἐπιτρέπουν τὴν ἱκανοποίησιν τῶν κανονικῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν,

γ) ἡ μεταφορὰ δὲν παρακωλύεται ὑπὸ περιστατικῶν ἀναποφεύκτων διὰ τὸν σιδηρόδρομον, ἢ ἄρσις τῶν ὁποίων δὲν ἐξαρτᾶται ἀπὸ αὐτόν.

2. Ὁ σιδηρόδρομος δὲν ὑποχρεῖται νὰ δεχθῇ ἀντικείμενα τῶν ὁποίων ἡ φόρτωσις, μεταφόρτωσις ἢ ἐκφόρτωσις ἀπαιτοῦν τὴν χρησιμοποίησιν εἰδικῶν μέσων, ἐκτὸς ἂν οἱ σταθμοὶ εἰς οὓς πρέπει νὰ ἐκτελεσθῶν αὐταὶ διαθέτουν τοιαῦτα μέσα.

3. Ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεῖται νὰ δέχεται μόνον ἀποστολάς, τῶν ὁποίων ἡ μεταφορὰ δύναται νὰ ἐκτελεσθῇ ἀμέσως. Αἱ ἰσχύουσαι ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς διατάξεις καθορίζουν εἰς ποίας περιπτώσεις ὁ σταθμὸς οὗτος ὑποχρεῖται νὰ δεχθῇ προσωρινῶς ἐπὶ παρακαταθήκῃ ἀποστολάς δι' ἧς δὲν πληροῦται ὁ ἄνω ὄρος.

4 Ἐφ' ὅσον δι' ἀποφάσεως τῆς ἀρμοδίας ἀρχῆς ὀρίζεται ὅτι:

α) ἡ ὑπηρεσία θὰ ἀνασταλῇ ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει.  
β) ὠρισμένοι ἀποστολαὶ θὰ ἀποκλεισθῶν προσωρινῶς ἢ θὰ γίνωνται δεκταὶ μόνον ὑπὸ ὠρισμένους ὄρους, τὰ πρὸς τῷ λαμβανόμενα μέτρα πρέπει νὰ γνωστοποιηθῶσιν ἀμέσως εἰς τὸ κοινὸν καὶ εἰς τοὺς σιδηροδρόμους, ἐπιφορτιζομένους νὰ εἰδοποιήσῃν σχετικῶς τοὺς σιδηροδρόμους τῶν ἄλλων Κρατῶν πρὸς δημοσίευσιν τῶν ληφθέντων μέτρων.

5. Οἱ σιδηρόδρομοι δύναται, κατόπιν κοινῆς συμφωνίας καὶ ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῆς σχετικῆς ἐγκρίσεως ὑπὸ τῶν Κυβερνήσεων αὐτῶν, ν' ἀποφασίσουν συναφῶς μετὰ τὴν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων ἐφ' ὠρισμένων διαδρομῶν, ὅτι ἡ δημολόγησις τούτων θὰ γίνεται δι' ὠρισμένων μόνον συνοριακῶν σημείων ἢ δι' ὠρισμένων ἐνδιαμέσων χωρῶν.

Τοιαῦτα μέτρα γνωστοποιῶνται πρὸς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον τὸ ὁποῖον θὰ ἀνακοινῶν ταῦτα πρὸς τὰς Κυβερνήσεις τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν. Θεωροῦνται δὲ ὡς γενόμενα ἀποδεκτά ἐφ' ὅσον, ἐντὸς μηνὸς ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἀνακοινώσεως, δὲν προβληθῇ ἀντιρρησης κατ' αὐτῶν ἐκ μέρους συμβεβλημένου Κράτους. Ἐν περιπτώσει ἀντιρρήσεων, ἂν τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον δὲν δυνηθῇ νὰ ἄρῃ τὴν διαφορὰν, συγκαλεῖ εἰς σύσκεψιν τοὺς ἐκπροσώπους τῶν συμβεβλημένων κρατῶν.

Ἐνθὺς ὡς τὰ μέτρα ταῦτα θεωρηθῶσι ὡς γενόμενα ἀποδεκτά, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον εἰδοποιεῖ σχετικῶς τὰ συμβεβλημένα Κράτη. Τὰ μέτρα ταῦτα διατυποῦνται εἰς εἰδικούς πίνακας καὶ δημοσιεύονται κατὰ τὸν προβλεπόμενον διὰ τὰ διεθνή τιμολόγια τρόπον.

Τὰ ἐν λόγῳ μέτρα τίθενται ἐν ἰσχύϊ μετὰ παρέλευσιν μηνὸς ἀπὸ τῆς ἐν τῷ τρίτῳ ἐδαφίῳ προβλεπομένης γνωστοποιήσεως τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

6. Οἱ ἀδήποτε παράβασις ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου τούτου δύναται νὰ προκαλέσῃ ἀγωγὴν περὶ ἐπαναρρώσεως τῆς προκλήσεως ἐντεῦθεν ζημίας.

## ΜΕΡΟΣ II.

Περὶ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς

### ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΠΡΩΤΟΝ

Τύπος καὶ ὄροι τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς

\* Ἄρθρον 6.

Περιεχόμενον καὶ τύπος τῆς φορτωτικῆς

1. Ὁ ἀποστολεὺς ὀφείλει διὰ πᾶσαν διεθνή ἀποστολήν, ὑπαγομένην εἰς τὴν παρούσαν σύμβασιν, νὰ προσάγῃ φορτωτικὴν συμπληρωμένην διὰ χημικοῦ χάρτου καὶ συμφωνῶν πρὸς τὸ ἐν τῷ Παραρτήματι II τῆς παρούσης Συμβάσεως ὑπόδειγμα.

Τὸ ἐν λόγῳ ἔντυπον περιλαμβάνει τὰ πέντε ὡς κάτωθι φύλλα:

- Ἄρ. 1) Φορτωτικὴ  
» 2) Φύλλον πορείας  
» 3) Δελτίον ἀφίξεως  
» 4) Ἀντίγραφον φορτωτικῆς  
» 5) Στέλεχος ἀποστολῆς

Διὰ τῶν τιμολογίων δύναται νὰ καθορισθῇ, δι' ὠρισμένας σημερινὰς ὑπηρεσίας μεταφορῶν ἢ δι' ὠρισμένας μεταξὺ ἑνῶν Κρατῶν ὑπηρεσίας μεταφορῶν, ἡ χρησιμοποίησις ἐντύπου φορτωτικῆς ἀπλουστερας προσηρησμένης εἰς τὰ χαρακτηριστικὰ τῶν ὑπ' ὄψει μεταφορῶν.

Τὸ ἐντυπον τῆς φορτωτικῆς πρέπει νὰ ἔχῃ ἐκτυπωθῇ ἐπὶ λευκοῦ χάρτου γραφῆς, ἀνθεκτικοῦ. Ἐκαστον τῶν κατ' ἰδίαν φύλλων τοῦ σώματος τῆς φορτωτικῆς θὰ φέρῃ διὰ τὴν μεγάλην ταχύτητα δύο ἐρυθρὰς ταινίας πλάτους ἐνὸς τοῦλάχιστον ἑκατοστομέτρου, μίαν εἰς τὸ ἄνω ἄκρον καὶ μίαν εἰς τὸ κάτω ἄκρον, τῶσον ἐπὶ τῆς προσθίας, ὅσον καὶ ἐπὶ τῆς ὀπισθίας ὀψεως.

2. Αἱ φορτωτικαὶ πρέπει νὰ ἔχουν ἐκτυπωθῇ εἰς δύο ἢ ἐνδεχομένως τρεῖς γλώσσας, ἐξ ὧν ἡ μία τοῦλάχιστον πρέπει νὰ εἶναι ἡ γαλλικὴ, γερμανικὴ ἢ ἡ ἰταλική.

Τὰ διεθνή τιμολόγια ἢ αἱ μεταξὺ τῶν σιδηροδρόμων συμφωνία δύναται νὰ καθορίζουν εἰς ποίαν γλῶσσαν πρέπει νὰ συντάσσεται τὸ τμήμα τῆς φορτωτικῆς τὸ ὁποῖον συμπληροῦται ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως. Ἐν ἐλλείψει τοιούτων διατάξεων, ὁ ἀποστολεὺς ὀφείλει νὰ ἐγγράψῃ τὰς σχετικὰς ἐνδείξεις εἰς μίαν τῶν ἐπισημῶν γλωσσῶν τοῦ Κράτους ἀποστολῆς καὶ νὰ παραθέσῃ μετάφρασιν εἰς τὴν γαλλικὴν, γερμανικὴν ἢ τὴν ἰταλικὴν ἐκτὸς ἂν ἡ ἐγγραφή ἐγένετο εἰς μίαν τῶν ὡς ἄνω γλωσσῶν.

Ὁ σιδηρόδρομος δύναται νὰ ἀξιῶσθαι ὅπως αἱ ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ἀναγραφτέαι ἐνδείξεις ἐπὶ τῆς φορτωτικῆς καὶ τὰ παραρτήματα ταύτης γίνονται διὰ λατινικῶν χαρακτήρων.

3. Τὰ διὰ χονδρῶν γραμμῶν πλασιωμένα μέρη τοῦ ἐντύπου πρέπει νὰ συμπληροῦνται ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου, τὰ δὲ λοιπὰ ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως. Ὁ ἀποστολέως ὀφείλει νὰ διαγράψῃ τοὺς μὴ χρησιμοποιηθέντας πρὸς ἐγγραφήν χώρους.

4. Ἡ ἐκλογή ἐντύπου φορτωτικῆς λευκοῦ ἢ μὲ ἐρυθρὰς ταινίας καθορίζει ἀν ἡ μεταφορὰ τοῦ ἐμπορεύματος θὰ γίνῃ διὰ μικρᾶς ἢ διὰ μεγάλης ταχύτητος.

Αἰτήσεις μεγάλης ταχύτητος διὰ τμήμα τῆς διαδρομῆς καὶ μικρᾶς ταχύτητος διὰ τὸ ὑπόλοιπον τμήμα δὲν γίνονται δεκτῆ, πλὴν περιπτώσεως συμφωνίας ἐπὶ τούτου μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων σιδηροδρόμων.

5. Αἱ ἐπὶ τῆς φορτωτικῆς ἀναγραφτέαι ἐνδείξεις πρέπει νὰ ἀναγράφονται ἢ νὰ ἐκτυπῶνται δι' ἀνεξιτήλων στοιχείων, ἐπὶ δὲ τῶν ὑπολοίπων φύλλων τοῦ σώματος τῆς φορτωτικῆς αἱ ἐνδείξεις αὐταὶ πρέπει νὰ εἶναι ἀπολύτως εὐανάγνωστοι. Φορτωτικαὶ φέρουσαι διορθώσεις ἢ ἀποξέσεις ἢ ἐπὶ τῶν ἰσίων ἔχουν ἐπικολληθῆν τεμάχια χάρτου δὲν γίνονται δεκτῆ. Αἱ διαγραφαὶ εἶναι ἀνεκταὶ ὑπὸ τὸν ἕρον ὅτι ὁ ἀποστολέως δεδαιώθη ταύτας διὰ τῆς ὑπογραφῆς του καὶ ὅτι ἀναγράφει αὐτοὺς τὰ διορθωθέντα παρὰ ὀλογράφως προκειμένου περὶ τοῦ ἀριθμοῦ ἢ τοῦ βάρους τῶν δεμάτων.

6. Ἡ φορτωτικὴ πρέπει νὰ περιέχῃ ὑποχρεωτικῶς τὰς κάτωθι ἐγγραφάς:

α) τὸν τόπον καὶ τὴν ἡμερομηνίαν συντάξεως τῆς φορτωτικῆς,

β) τὴν ἐνδειξὴν τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς μετὰ τῶν ἀναγκαίων ἐιδικωτέρων προδιορισμῶν, πρὸς ἀποφυγὴν πάσης συγχύσεως μεταξὺ διαφόρων σταθμῶν ἐξυπηρετούντων εἴτε τὴν αὐτὴν τοποθεσίαν, εἴτε τοποθεσίας ὁμωνύμου ἢ ἐχούσας παραπλήσια ὀνόματα,

γ) τὸ ὄνομα καὶ τὴν διεύθυνσιν τοῦ παραλήπτου. Ἐν μόνον φυσικὸν πρόσωπον ἢ ὑποκείμενον δικαιωμάτων δύναται νὰ ἀναγραφῆ ὡς παραλήπτης. Ἐνδείξεις ὡς παραλήπτου τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ ἢ ὑπαλλήλου τοῦ σταθμοῦ τούτου δὲν γίνονται δεκτῆ, ἐκτός ἀν τὸ ἐφαρμοστέον τιμολόγιον ἐπιτρέπῃ τούτο ρητῶς. Διευθύνσεις μὴ μνημονεύουσαι τὸ ὄνομα τοῦ παραλήπτου ὡς «εἰς διαταγὴν τοῦ . . .» ἢ «εἰς τὸν κμιστὴν τοῦ ἀντιγράφου τῆς φορτωτικῆς», δὲν ἐπιτρέπονται.

δ) τὸν καθορισμὸν τοῦ ἐμπορεύματος, τὴν ἐνδειξὴν τοῦ βάρους ἢ, ἐν ἐλλείψει τοιαύτης, ἄλλην ἀνάλογον ἐνδειξὴν, σύμφωνον πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ σιδηροδρόμου ἀποστολῆς.

Ὅταν οἱ νόμοι καὶ οἱ κανονισμοὶ τῆς χώρας ἀποστολῆς ἐπιτρέπουσιν εἰς τὸν ἀποστολέα νὰ παραδίδῃ τὰς ἀποστολάς του ἄνευ μνείας τοῦ βάρους ἢ τῆς ἀναπληρούσης ταύτης ἐνδείξεως, τὸ βᾶρος ἢ ἡ ἀναπληρωματικὴ αὐτῆ ἐνδείξις ἐγγράφονται ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου ἀποστολῆς.

Τὰ ἐμπορεύματα πρέπει νὰ καθορίζονται ὡς ἐξῆς: Τὰ μὲν ἐμφαινόμενα ἐν τῷ Παραρτήματι I ὑπὸ τὴν διδομένην αὐτοῖς ἐν τῷ Παραρτήματι τούτῳ ὀνομασίαν, τὰ δὲ λοιπὰ ἐμπορεύματα, ἐφόσον ὁ ἀποστολέως ζητεῖ τὴν ἐφαρμογὴν ὠρισμένου τιμολογίου, ὑπὸ τὴν διδομένην αὐτοῖς ἐν τῷ τιμολογίῳ τούτῳ ὀνομασίαν, εἰς πᾶσαν δὲ ἄλλην περίπτωσιν ὑπὸ τὴν ἀναποκρινόμενην εἰς τὴν φύσιν αὐτῶν καὶ συνήθη ἐν τῷ ἐμπορίῳ ὀνομασίαν ἐν τῷ Κράτει ἀποστολῆς.

ε) διὰ τὰς τμηματικὰς ἀποστολάς: τὸ ποσὸν τῶν δεμάτων, τὰ σημεῖα καὶ τοὺς ἀριθμοὺς αὐτῶν ἢ, ἐν ἐλλείψει τοιούτων, τὴν μνείαν ὅτι τὰ δεμάτα φέρουν τὴν διεύθυνσιν τοῦ παραλήπτου, τὴν περιγραφὴν τῆς συσκευασίας.

Αἱ αὐταὶ ἐνδείξεις πρέπει νὰ περιλαμβάνονται καὶ εἰς φορτωτικὴν ἀφορῶσαν πλῆρες φορτίον ἀποτελούμενον ἐξ ἐνὸς ἢ πολλῶν τεμαχίων, ἀποστελλομένων διὰ συνδεδυασμένης μεταφορᾶς. Φαλακίας καὶ σιδηροδρομικῆς, καὶ τὸ ὅποιον ὑπόκειται εἰς μεταφόρτωσιν.

Διὰ τὰς ἀποστολάς, τῶν ὁποίων ἡ φόρτωσις ἀπόκειται εἰς τὸν ἀποστολέα: τὸν τύπον (φορτηγὸν κλειστὸν, ἀνοικτὸν, εἰδικὸν ἢ ἰδιωτικόν), τὸν ἀριθμὸν, τὰ σημεῖα ἰδιοκτησίας τοῦ φορτηγοῦ καὶ, διὰ τὰ ἰδιωτικὰ φορτηγὰ, τὸ ἀπόβαρον.

στ) ἀκριβῆ ἀπαρίθμησιν τῶν ἐγγράφων, τὰ ὅποια ἀπα-

τῶνται ὑπὸ τῶν Τελωνείων καὶ τῶν ἄλλων διοικητικῶν ἀρχῶν καὶ τὰ ὅποια ἐπισυνάπτονται εἰς τὴν φορτωτικὴν ἢ μνημονεύονται ἐν αὐτῷ ὡς εὐρισκόμενα εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ σιδηροδρόμου εἰς ὠρισμένον σταθμὸν ἢ γραφεῖον τελωνείου ἢ ἄλλης τινος ἀρχῆς.

ζ) τὴν ὑπογραφήν τοῦ ἀποστολέως ὡς καὶ τὴν ἐνδειξὴν τοῦ ὀνοματεπωνύμου αὐτοῦ καὶ τῆς διευθύνσεώς του, συμπληρουμένης, ἐφόσον κρίνεται σκόπιμον, καὶ διὰ τῆς τηλεγραφικῆς ἢ τηλεφωνικῆς διευθύνσεώς του. Ἡ ὑπογραφή δύναται νὰ εἶναι ἐντυπος ἢ καὶ νὰ ἀναπληρωθῆ διὰ τῆς σφραγίδος τοῦ ἀποστολέως, ἐφόσον τοῦτο ἐπιτρέπεται κατὰ τοὺς ἰσχύοντας ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς νόμους καὶ κανονισμοὺς.

Ἐν μόνον φυσικὸν πρόσωπον ἢ ἄλλο ὑποκείμενον δικαιωμάτων δύναται νὰ ἀναγραφῆ ἐν τῇ φορτωτικῇ ὡς ἀποστολέως.

7. Πέραν τούτων, ἡ φορτωτικὴ πρέπει ἐνδεχομένως νὰ περιλαμβάνῃ καὶ πᾶσαν ἄλλην ἐν τῇ παρουσίᾳ συμβάσει προβλεπόμενην ἐνδειξὴν, συγκεκριμένως δὲ τὰς κάτωθι:

α) τὴν ἐνδειξὴν «παραδοτέον ἐν τῷ σταθμῷ» ἢ τὴν ἐνδειξὴν «παραδοτέον κατ' οἶκον», ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ἀμφότεροι οἱ τρόποι οὗτοι παραδόσεως εἶναι δεκτοὶ ἐν τῷ σταθμῷ προορισμοῦ.

β) ἐφαρμοστέα τιμολόγια, συγκεκριμένως δὲ τὰ εἰδικὰ ἢ ἐξαιρετικὰ τιμολόγια τὰ προβλεπόμενα ἐν ἄρθρῳ 11, παρ. 4, στοιχ. γ' καὶ ἐν ἄρθρῳ 35,

γ) τὸ ποσὸν ἀριθμητικῶς καὶ ὀλογράφως τῆς δηλωθείσης κατὰ τὸ ἄρθρον 20 ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως,

δ) τὰ τέλη, τὰ ὅποια ἀναλαμβάνει ὁ ἀποστολέως κατὰ τὸ ἄρθρον 17,

ε) τὸ ποσὸν, ἀριθμητικῶς καὶ ὀλογράφως, τῆς ἀποτίσεως καὶ τῶν προκαταβολῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 19,

στ) τὸ ὄρισθῆν, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 10 παράγρ. 1, δρομολόγιον καὶ τὴν ἐνδειξὴν τῶν σταθμῶν, ὅπου πρέπει νὰ ἐκτελεσθῶν αἱ τελωνειακαὶ καὶ ἄλλαι διοικητικαὶ διατυπώσεις.

ζ) τὰς ἐνδείξεις σχετικῶς μὲ τὰς ἀπαιτούμενας τελωνειακὰ καὶ λοιπὰς διοικητικὰς διατυπώσεις κατὰ τὸ ἄρθρον 15, παρ. 1, ἐδάφιον 2,

η) τὴν μνείαν ὅτι ὁ παραλήπτης δὲν ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ τροποποιήσῃ τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς. Ἡ μνεία αὕτη, ἀναγραφτέα ἐν τῇ στήλῃ «Δηλώσεις», πρέπει νὰ διατυπῶται ὡς ἐξῆς: «Ὁ παραλήπτης δὲν δικαιούται νὰ δώσῃ μεταγενεστερᾶς ἐντολάς».

θ) τὸν ἀριθμὸν τῶν συνοδῶν ἢ τὴν μνείαν «ἄνευ συνοδοῦ» κατὰ τὸ ἄρθρον 4, παράγρ. 1, στοιχ. δ', 1ον. Ἡ μνεία αὕτη εἶναι ἀναγραφτέα εἰς τὴν στήλῃ «Δηλώσεις».

8. Ἄν ὁ διαθέσιμος ἐν τῇ φορτωτικῇ χώρος διὰ νὰ περιλάβῃ τὰς ἐνδείξεις τοῦ ἀποστολέως δὲν ἀρκεῖ πρὸς τούτο, θὰ χρησιμοποιηθῶσι συμπληρωματικὰ φύλλα τὰ ὅποια ἀποτελοῦν ἀναπόσπαστον μέρος τοῦ ἐντύπου τῆς φορτωτικῆς. Τὰ ἐν λόγῳ συμπληρωματικὰ φύλλα, τῶν αὐτῶν ὡς ἡ φορτωτικὴ διαστάσεων, θὰ συντάσσονται εἰς πενταπλοῦν, διὰ χρησιμοποίησεως χημικοῦ χάρτου, καὶ θὰ φέρουν τὴν ἡμερομηνίαν καὶ τὴν ὑπογραφήν τοῦ ἀποστολέως. Ἡ ὑπαρξὶς συμπληρωματικῶν φύλλων δέον ὅπως μνημονεύεται ἐν τῇ φορτωτικῇ, εἰς τὴν οἰκίαν στήλῃ. Προκειμένου νὰ ἐνδειχθῆ τὸ συνολικὸν βᾶρος τῆς ἀποστολῆς, ἡ σχετικὴ ἐνδείξις θὰ γίνῃ ἐπ' αὐτῆς ταύτης τῆς φορτωτικῆς.

9. Δὲν ἐπιτρέπεται νὰ περιληφθῶν ἐν τῇ φορτωτικῇ δηλώσεις πλὴν τῶν ὀριζόμενων ἢ ἐπιτρεπομένων ὑπὸ τῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν Κράτους τινος ἢ ὑπὸ τῶν τιμολογίων καὶ ἐφόσον αὐταὶ δὲν ἀντίκεινται εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν.

Ἀπαγορεύεται νὰ ἀντικατασταθῇ ἡ φορτωτικὴ δι' ἄλλων ἐγγράφων ἢ νὰ προσαρτηθῶν εἰς αὐτὴν ἐγγραφα ἄλλα, πλὴν τῶν ὀριζόμενων ἢ ἐπιτρεπομένων ὑπὸ τῆς παρουσίας Συμβάσεως ἢ ὑπὸ τῶν τιμολογίων.

10. Δι' ἐκάστην ἀποστολὴν συντάσσεται μία μόνη φορτωτικὴ. Ἀποκλείεται οὐχ' ἕττον, παράδοσις πρὸς μεταφορὰν βάσει μίᾳς μόνης φορτωτικῆς τῶν κάτωθι εἰδῶν:

α) ἐμπορευμάτων, τὰ ὅποια, λόγῳ τῆς φύσεως αὐτῶν, δὲν δύναται νὰ φορτωθῶν ὁμοῦ χωρὶς ἐπακολουθῆσαι ἀνωμαλίας,

β) εμπορευμάτων, τῶν ὁποίων ἡ φόρτωσις ἀπόκειται ἐν μέρει εἰς τὸν σιδηρόδρομον καὶ ἐν μέρει εἰς τὸν ἀποστολέα.

γ) εμπορευμάτων, τῶν ὁποίων ἡ ἀπὸ καινοῦ φόρτωσις θὰ παρέβλαπτε τὰς τελωνειακὰς καὶ λοιπὰς διοικ. διατάξεις,

δ) εμπορευμάτων, μεταφερομένων ὑπὸ ὄρους, ἐφ' ὅσον πρόκειται περὶ ὑλικῶν καὶ ἀντικειμένων, τῶν ὁποίων ἡ φόρτωσις ὁμοῦ μετ' ἄλλων εμπορευμάτων ἀπαγορεύεται δυνάμει τοῦ Παραρτήματος I τῆς παρούσης Συμβάσεως.

14. Μία μόνη φορτωτικὴ δύναται νὰ περιλάβῃ τὸ φορτίον ἐνδὲς μόνον φορτηγῶν.

Δύναται, οὐχ' ἤττον, νὰ παραδοθῶν πρὸς ἀποστολὴν μὲ μίαν μόνον φορτωτικὴν τὰ κάτωθι:

α) ἀδιάρετοι ὄγκοι καὶ ἀντικείμενα ἐξαιρετικῶν διαστάσεων, ἡ φόρτωσις τῶν ὁποίων ἀπαιτεῖ περισσότερα τοῦ ἐνδὲς φορτηγῶν.

β) ἀποστολαὶ φορτωμένα ἐπὶ πολλῶν φορτηγῶν ὅταν αἱ εἰδικαὶ διατάξεις ὡς πρὸς τὰς μεταφορὰς ἢ τὰ διεθνή τιμολόγια ἐπιτρέπουν τοῦτο διὰ τὴν ὅλην διαδρομὴν.

12. Ὁ ἀποστολεὺς δικαιούται νὰ ἐγγράψῃ εἰς τὸν πρὸς τοῦτο οἰκίον χώρον τῆς φορτωτικῆς ἀλλ' ὑπὸ τύπον ἀπλῶς πληροφορικὸν διὰ τὸν παραλήπτην, χωρὶς ἐντεῦθεν νὰ προκύπτῃ ὑποχρέωσις ἢ εὐθύνη τοῦ σιδηροδρόμου, ἐνδείξεις ἀναφερομένας εἰς τὴν ἀποστολὴν, ὡς π.χ.

«Ἀποστολὴ τοῦ N.»

«Κατὰ διαταγὴν τοῦ N.»

«Εἰς διὰθροσιν τοῦ N.»

«Πρὸς ἐπαναποστολὴν πρὸς τὸν N.»

«Ἡσφαλισμένον παρὰ τῶ N.»

«Διὰ τὴν ναυτιλιακὴν γραμμὴν N, ἢ διὰ τὸ πλοῖον N.»

«Προερχόμενον ἐκ τῆς ναυτ. γραμμῆς N ἢ τοῦ πλοίου N.»

«Διὰ τὴν αὐτοκινητιστικὴν ὑπηρεσίαν N.»

«Προερχόμενον ἐκ τῆς αὐτοκινητιστικῆς ὑπηρεσίας N.»

«Διὰ τὴν ἀεροπορικὴν γραμμὴν N.»

«Προερχόμενον ἐκ τῆς ἀεροπορικῆς γραμμῆς N.»

«Πρὸς ἐξαγωγήν εἰς παραλαβὴν τοῦ N.»

#### \*Ἄρθρον 7.

Εὐθύνη διὰ τὰς ἐγγραφὰς τῆς φορτωτικῆς. Πρόστιμα. Ληπτέα μέτρα ἐν περιπτώσει ὑπερφορτώσεως.

1. Ὁ ἀποστολεὺς εὐθύνεται διὰ τὴν ἀκρίβειαν τῶν ἐγγραφαιῶν τῆ φροντίδι τοῦ ἐπὶ τῆς φορτωτικῆς ἐνδείξεων καὶ δηλώσεων. Ὑπέχει οὗτος ὅλας τὰς συνεπείας, αἱ ὁποῖαι προκύπτουν ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι αἱ δηλώσεις ἢ αἱ ἐνδείξεις αὐτὰ εἶναι ἐνδεχομένως ἀνώμαλοι. ἀνακριθεῖς ἢ ἀτελεῖς ἢ ἐγγεγραμμένα εἰς θέσιν ἄλλην ἀντὶ τῆς ὁρισμένης δι' ἐκάστην ἐξ αὐτῶν. Ἄν ὁ χώρος οὗτος εἶναι ἀνεπαρκής, παρατήρησις, ἐγγραφομένη ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ἐν τῇ ἰδίᾳ ταύτῃ θέσει, θὰ παραπέμπῃ εἰς τὸ μέρος τῆς φορτωτικῆς ὅπου εὐρίσκειται ἡ συμπλήρωσις τῆς ἐγγραφῆς.

2. Ὁ σιδηρόδρομος δικαιούται πάντοτε νὰ ἐλέγξῃ ἂν ἡ ἀποστολὴ ἀνταποκρίνεται πρὸς τὰς ἐγγραφὰς τῆς φορτωτικῆς καὶ ἂν ἐτηρηθῆσαν τὰ ἐν τῷ Παραρτήματι I ὀριζόμενα μέτρα ἀσφαλείας.

Προκειμένης ἐξακριβώσεως τοῦ περιεχομένου ἀποστολῆς, ὁ ἀποστολεὺς ἢ ὁ παραλήπτης, ἀναλόγως τοῦ ἂν αὕτη γίνεται ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς ἢ ἐν τῷ σταθμῷ προορισμοῦ, πρέπει νὰ προσκληθῆ ὅπως παραστῇ κατ' αὐτήν. Ἄν ὁ ἐνδιαφερόμενος δὲν ἐμφανισθῆ ἢ ἂν ὁ ἐλεγχος γίνῃ καθ' ὄδον ἐλλείψει δὲ ἄλλων νομοθετικῶν ἢ κανονιστικῶν διατάξεων ἰσχυροῦσῶν ἐν τῷ Κράτει ὅπου διενεργεῖται ὁ ἐλεγχος, πρέπει νὰ γίνῃ ὁ ἐλεγχος παρουσία δύο μαρτύρων ξένων πρὸς τὸν σιδηρόδρομον. Δὲν δύναται ὅμως ὁ σιδηρόδρομος νὰ προβῆ εἰς ἐλεγχον τοῦ περιεχομένου καθ' ὄδον εἰμὴ μόνον ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ἡ ἐνέργεια αὕτη ἐπιτάσσεται ὑπὸ ἀναγκῶν τῆς ἐκμεταλλεύσεως ἢ ὑπὸ τῶν κανονισμῶν τῶν τελωνειακῶν ἢ τῶν ἄλλων διοικητικῶν Ἀρχῶν.

Τὸ ἀποτέλεσμα τοῦ ἐλέγχου τῶν ἐγγραφῶν τῆς φορτωτικῆς πρέπει νὰ ἐνδειχθῆ ἐν αὐτῇ. Ἄν ὁ ἐλεγχος γίνῃ ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς, ἢ αὕτη ἐνδείξις πρέπει νὰ γίνῃ καὶ ἐπὶ τοῦ ἀντιγράφου τῆς φορτωτικῆς, ἐφ' ὅσον τοῦτο παραμένει ἀκόμη εἰς τὴν κατοχὴν τοῦ σιδηροδρόμου.

Ἄν ἡ ἀποστολὴ δὲν ἀνταποκρίνεται πρὸς τὰς ἐγγραφὰς τῆς φορτωτικῆς, αἱ προκληθεῖσαι διὰ τοῦ ἐλέγχου δαπάναι βαρύνουν τὸ ἐμπόρευμα ἐκτὸς ἂν αὐταὶ καταβληθῶν ἐπὶ τόπου.

3. Οἱ Νόμοι καὶ οἱ Κανονισμοὶ ἐκάστου Κράτους καθορίζουν ὑπὸ ποίας προϋποθέσεις ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ διαπιστώσῃ τὸ βάρος τοῦ εμπορεύματος ἢ τὸ ποσὸν τῶν δεμάτων ὡς καὶ τὸ πραγματικὸν ἀπόβαρον τῶν φορτηγῶν. Ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ ἐγγράψῃ ἐν τῇ φορτωτικῇ τὸ ἀποτέλεσμα τῶν γενομένων διαπιστώσεων σχετικῶς μὲ τὸ ἐάρος, τὸ ποσὸν τῶν δεμάτων, ὡς καὶ τὸ πραγματικὸν ἀπόβαρον τῶν φορτηγῶν.

4. Εἰς τὴν περίπτωσιν ζυγίσεως ἐπὶ γεφυροπλαστικῶν, τὸ βάρος καθορίζεται ἀφαιρουμένου ἐκ τοῦ ὀλικῆς βάρους τοῦ φορτηγῶν μετὰ τοῦ φορτίου τοῦ ἐγγεγραμμένου ἐπὶ τοῦ φορτηγῶν ἀποβάρον ἐκτὸς ἂν ἐξ εἰδικῆς ζυγίσεως τοῦ φορτηγῶν ἐν κενῇ καταστάσει προκύπτει διάφορον ἀπόβαρον.

Ζυγίσεις, αἱ ὁποῖαι ἐγένοντο ἐπὶ ἰδιωτικῶν γεφυροπλαστικῶν, ἐξομοιοῦνται πρὸς τὰς γενομένας ἐπὶ γεφυροπλαστικῶν τοῦ σιδηροδρόμου, ἐφ' ὅσον πληροῦνται αἱ ὑπὸ τοῦ ἀρμοδίου σιδηροδρόμου καθορισθεῖσαι πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον προϋποθέσεις.

5. Ἄν ἡ ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου γενομένη, μετὰ τὴν συναψὴν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, ζύγισις, ἐμφανίξῃ διαφορὰν βάρους, τὸ ὑπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς διαπιστωθὲν ἐάρος, ἢ ἐν ἐλλείψει τούτου, τὸ ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως δηλωθὲν παραμένει καθοριστικὸν διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν κομιστρῶν ἐπὶ τῶν κάτωθι περιπτώσεων:

α) Ἄν ἡ διαφορὰ ὀφείλεται προφανῶς εἰς τὴν φύσιν τοῦ εμπορεύματος ἢ εἰς ἀτμοσφαιρικὰς ἐπιδράσεις.

β) Ἄν ἡ ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου γενομένη, μετὰ τὴν συναψὴν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς ζύγισις, ἐγένετο ἐπὶ γεφυροπλαστικῶν καὶ δὲν ἐμφανίξῃ διαφορὰν ἀνωτέρων τῶν δύο τοῖς ἐκατὸν τοῦ διαπιστωθέντος ὑπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς βάρους, ἢ ἐν ἐλλείψει τούτου, τοῦ ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως δηλωθέντος βάρους.

6. Ἐπὶ ἀποστολῶν, ὧν ἡ φόρτωσις ἀπόκειται εἰς τὸν ἀποστολέα, οὗτος ὀφείλει νὰ τηρῇ τὸ ὄριον φορτώσεως. Οἱ Κανονισμοὶ οἱ καθορίζοντες τὰ πρὸς τήρησιν ὄρια φορτώσεως δημοσιεύονται κατὰ τὸν αὐτὸν ὡς καὶ τὰ τιμολόγια τύπου. Ὁ σιδηρόδρομος ὑποδεικνύει εἰς τὸν ἀποστολέα, τῇ αἰτίᾳ αὐτοῦ, τὸ πρὸς τήρησιν ὄριον φορτώσεως.

7. Ἀνεξαρτήτως τῆς καταβολῆς τῆς διαφορᾶς κομιστρῶν καὶ τῆς ἀποζημιώσεως δι' ἐνδεχομένας ζημίας, ὁ σιδηρόδρομος δύναται νὰ ἀξιῶσῃ καὶ τὴν καταβολὴν προστίμου εἰς τὰς κάτωθι καθοριζόμενας περιπτώσεις:

α) Ἐν περιπτώσει ἀντικανονικοῦ, ἀνακριβοῦς ἢ ἀτελοῦς καθορισμοῦ τῶν ἀποκλειομένων τῆς μεταφορᾶς βάσει τοῦ Παραρτήματος I ὑλικῶν καὶ ἀντικειμένων τὸ πρόστιμον εἶναι τρία φράγκα ἀνὰ χιλιόγραμμον μικτοῦ βάρους τοῦ ὅλου δέματος.

β) Ἐν περιπτώσει ἀντικανονικοῦ, ἀνακριβοῦς ἢ ἀτελοῦς καθορισμοῦ, τῶν ὑπὸ ὄρους μεταφερομένων βάσει τοῦ Παραρτήματος I ὑλικῶν καὶ ἀντικειμένων, ἢ μὴ τήρησεως τῶν ἐν τῷ Παραρτήματι τούτῳ ὀριζομένων μέτρων ἀσφαλείας, τὸ πρόστιμον εἶναι δύο φράγκα ἀνὰ χιλιόγραμμον μικτοῦ βάρους τοῦ ὅλου δέματος.

γ) Ἐν περιπτώσει καθορισμοῦ, ἐμφαινόντος κατὰ τρόπον ἀντικανονικόν, ἀνακριθῆ ἢ ἀτελῆ τὸ εἶδος ἀποστολῆς, περιλαμβανούσης εμπορεύματα διάφορα ἐκείνων τὰ ὁποῖα προβλέπονται ὑπὸ τὰ στοιχ. α' καὶ β' τῆς παρούσης παραγράφου, ἢ γενικῶς, ἐν περιπτώσει καθορισμοῦ δυναμένου καθ' ὅσονδήποτε τρόπον νὰ συντελέσῃ εἰς τὸ νὰ εὐνοηθῆ ἡ ἀποστολὴ διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τιμολογίου ἐπὶ μᾶλλον μειωμένου ἔναντι τοῦ κανονικῶς ἐφαρμοστέου τιμολογίου, τὸ πρόστιμον ἴσουςται μὲ τὸ διπλάσιον τῆς διαφορᾶς μεταξὺ τῶν κομιστρῶν ἀπὸ τοῦ σημείου ἀποστολῆς μέχρι τοῦ σημείου προορισμοῦ τὰ ὁποῖα θὰ ἦσαν κανονικῶς εἰσπρακτέα βάσει κανονικῆς καὶ ἀκριβοῦς δηλώσεως τοῦ εἶδους καὶ τῶν ὑπολογισθέντων βάσει τοῦ ἐν τῇ φορτωτικῇ ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως γενομένου καθορισμοῦ τοῦ εἶδους.

Όταν η άποστολή συνίσταται εξ έμπορευμάτων τιμολογούμενων επί τιμής διαφόρους, τὸ δὲ βάρος ἐκάστου ἐμπορεύματος δύναται νὰ προσδιορισθῆ ἄνευ δυσκολίας, τὸ πρόστιμον ὑπολογίζεται βάσει τοῦ ἐφαρμοστέου εἰς ἕκαστον ἐμπόρευμα κομιστροῦ, ἐφόσον ὁ τρόπος οὗτος ὑπολογισμοῦ ἀποδίδῃ κατώτερον πρόστιμον.

δ) Ἐν περιπτώσει ἐνδείξεως βάρους κατωτέρου τοῦ πραγματικοῦ τὸ πρόστιμον ἰσοῦται μὲ τὸ διπλάσιον τῆς διαφοράς μεταξὺ τῶν κομιστρῶν βάσει τοῦ δηλωθέντος βάρους καὶ τῶν κομιστρῶν βάσει τοῦ ἐξακριβωθέντος βάρους ὑπολογιζόμενων εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις διὰ τὴν ὅλην διαδρομὴν ἀπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς μέχρι τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ, τῆς ὑπὸ στοιχ. γ' ἀνωτέρω διατάξεως οὕτης ἀναλογικῶς ἐφαρμοστέας.

ε) Ἐν περιπτώσει ὑπερφορτώσεως πέραν τοῦ ὁρίου φορτώσεως φορτηγῶ ὀχήματος φορτωθέντος ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως, τὸ πρόστιμον ἰσοῦται μὲ τὸ πενταπλάσιον τοῦ κομιστροῦ μεταξὺ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς καὶ τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ, τοῦ καθ' ὑπέρβασιν τοῦ ὁρίου φορτώσεως βάρους.

στ) Ἄν δὲ ἐν καὶ τὸ αὐτὸ φορτηγόν, ὑπάρχῃ ἐνδείξεις βάρους κατωτέρου τοῦ πραγματικοῦ καὶ ὑπερφορτώσεως πέραν τοῦ ὁρίου φορτώσεως, τὰ εἰς ἀμφοτέρας τὰς παραβάσεις ταύτας ἀναφερόμενα πρόστιμα εἰσπράττονται ἀδροιστικῶς.

8. Τὸ κατὰ τὴν παράγρ. 7 εἰσπρακτέον πρόστιμον ἐκέρνεται τὸ μεταφερόμενον ἐμπόρευμα ἀνεξαρτήτως τοῦ τόπου εἰς ὃν διεπιστάθηται τὰ δικαιολογούντα τὴν εἰσπραξίν τούτου περιστατικά.

9. Τὸ ποσὸν τῶν προστίμων καὶ ἡ αἰτία τῆς εἰσπράξεως αὐτῶν πρέπει νὰ μνημονεύονται ἐν τῇ φορτωτικῇ.

10. Δὲν ὀφείλεται πρόστιμον ἐπὶ τῶν κάτωθι περιπτώσεων:

α) Εἰς περιπτώσιν ἀνακριβοῦς ἐνδείξεως τοῦ βάρους, ἔταν ἡ ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου ζυγίσις εἶναι ὑποχρεωτικὴ κατὰ τοὺς ἰσχύοντες κανόνες ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς.

β) Εἰς περιπτώσιν ἀνακριβοῦς ἐνδείξεως τοῦ βάρους ἢ εἰς περιπτώσιν ὑπερφορτώσεως πέραν τοῦ ὁρίου φορτώσεως ἂν ὁ ἀποστολεὺς εἴχε ζήτησει ἐν τῇ φορτωτικῇ ὅπως γίνῃ ζυγίσις ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου.

γ) Εἰς περιπτώσιν ὑπερφορτώσεως πέραν τοῦ ὁρίου φορτώσεως προκλήσεως κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς μεταφορᾶς ἐξ ἀτμοσφαιρικῶν ἐπιδράσεων, ἐφόσον ἀποδεικνύεται ὅτι ἡ φόρτωσις τοῦ φορτηγῶ δὲν παρουσίαζεν ὑπέρβασιν τοῦ ὁρίου φορτώσεως κατὰ τὴν παράδοσιν πρὸς μεταφορὰν ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς.

δ) Εἰς περιπτώσιν αὐξήσεως βάρους ἐπελθούσης κατὰ τὴν μεταφορὰν, χωρὶς νὰ ὑπάρχῃ καὶ ὑπέρβασις τοῦ ὁρίου φορτώσεως, ἐφόσον ἀποδεικνύεται ὅτι ἡ αὐξήσις αὕτη ὀφείλεται εἰς ἀτμοσφαιρικὰς ἐπιδράσεις.

ε) Εἰς περιπτώσιν ἀνακριβοῦς ἐνδείξεως τοῦ βάρους χωρὶς ὅμως νὰ ὑπάρχῃ καὶ ὑπέρβασις τοῦ ὁρίου φορτώσεως ἔταν ἡ διαφορά μεταξὺ τοῦ ἐνδειχθέντος ἐν τῇ φορτωτικῇ καὶ τοῦ διαπιστωθέντος βάρους δὲν ὑπερβαίῃ τὰ δύο τοῖς ἑκατὸν τοῦ δηλωθέντος βάρους.

11. Διαπιστουμένης ὑπερβάσεως τοῦ ὁρίου φορτώσεως ὑπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς ἢ ὑπὸ ἐνδιαμέσου σταθμοῦ, τὸ ὑπερβαλλόν μέρος τοῦ φορτίου δύναται νὰ ἀφαιρεθῇ ἐκ τοῦ φορτηγῶ ἔστ' ὡκαὶ ἂν δὲν ὑπάρχῃ περιπτώσις εἰσπράξεως πρόστιμου. Συντρεχούσης περιπτώσεως, ὁ ἀποστολεὺς προσκαλεῖται ἀμέσως νὰ γνωρίσῃ κατὰ τίνα τρόπον θέλει νὰ διαθέσῃ τὸ ὑπερβαλλόν τμήμα τοῦ φορτίου.

Ὁ παραλήπτης ὅμως ὁ ὁποῖος ἐτροποποίησε δυνάμει τοῦ ἀρθροῦ 22, τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς πρέπει νὰ εἰδοποιηθῇ καὶ νὰ κληθῇ νὰ δώσῃ ὁδηγίαν ὡς πρὸς τὸ ὑπερβαλλόν τμήμα τοῦ φορτίου.

Τὸ ὑπερβαλλόν τμήμα τοῦ φορτίου τιμολογεῖται διὰ τὴν βιανυθείσαν διαδρομὴν βάσει τοῦ ἐφαρμοστέου εἰς τὴν κυρίαν ἀποστολὴν κομιστροῦ, συντρεχούσης δὲ περιπτώσεως, καὶ μετὰ τούτου ἐν παραγρ. 7 προβλεπόμενον πρόστιμου. Εἰς τὴν περιπτώσιν ἐπιπτώσεως τὰ σχετικὰ τέλη εἰσπράττονται συμφώνως πρὸς τὸ τιμολόγιον προσθέτων τελῶν τοῦ ἐνεργήσαντος τὴν ἐκφόρτωσιν σιδηροδρόμου.

Ἄν ὁ δικαιούχος δώσῃ ἐντολὴν νὰ ἀποσταλῇ τὸ ὑπερβαλλόν τμήμα τοῦ φορτίου εἰς τὸν σταθμὸν προορισμοῦ τῆς κυ-

ρίας ἀποστολῆς, εἰς ἄλλον σταθμὸν προορισμοῦ ἢ νὰ ἐπιστραφῇ τούτο εἰς τὸν σταθμὸν ἀποστολῆς, ἡ μεταφορὰ τούτου θὰ ὑπαχθῇ εἰς τοὺς ὅρους διενεργείας χωριστῆς ἀποστολῆς.

#### Ἄρθρον 8.

Σύμφωνα συμβάσεως μεταφορᾶς. Ἀντίγραφον τῆς φορτωτικῆς,

1. Ἡ σύμβασις μεταφορᾶς συνάπτεται εὐθύς ὡς ὁ σιδηροδρόμος ἀποστολῆς ἀποδεχθῇ τὸ ἐμπόρευμα συνοδευόμενον ὑπὸ τῆς φορτωτικῆς. Ἡ παραλαβὴ πιστοποιεῖται διὰ σφραγίσεως τῆς φορτωτικῆς διὰ τῆς σφραγίδος τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς, ἐμφανούσης τὴν ἡμερομηνίαν παραλαβῆς.

2. Ἡ σφράγις πρέπει νὰ γίνῃ εὐθύς μετὰ τὴν παράδοσιν τοῦ συνόλου τῆς ἀποστολῆς, ἡ ὁποία ἀποτελεῖ ἀντικείμενον τῆς φορτωτικῆς καὶ τὴν πληρωμὴν τῶν τελῶν. τὰ ὁποῖα ἀναλαμβάνει ὁ ἀποστολεὺς. Ἡ σφράγις ἐφόσον τούτο ζητεῖται ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως πρέπει νὰ γίνῃ ἐπὶ παρουσίᾳ αὐτοῦ.

3. Μετὰ τὴν σφράγιση, ἡ φορτωτικὴ ἀποτελεῖ ἀποδεικτικὸν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

4. Προκειμένου ὅμως περὶ ἐμπορευμάτων, τῶν ὁποίων ἡ φόρτωσις ἀπόκειται εἰς τὸν ἀποστολέα βάσει τιμολογιακῶν διατάξεων ἢ συμφωνιῶν συναφθεισῶν μετ' αὐτοῦ, ἐφόσον τοιαῦτα συμφωνίαι ἐπιτρέπονται εἰς τὸν σταθμὸν ἀποστολῆς, αἱ ἐγγράφαι τῆς φορτωτικῆς, αἱ ἀναφερόμεναι εἴτε εἰς τὸ βάρος εἴτε εἰς τὸ ποσὸν τῶν δεμάτων, δὲν ἀποτελοῦν ἀπόδειξιν κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου ἐκτὸς ἂν ἐγένετο ἀπὸ μέρους τοῦ σιδηροδρόμου ἐπαλήθευσις τοῦ βάρους ἢ τοῦ ποσοῦ τῶν δεμάτων καὶ βεβαίωσις τούτων ἐν τῇ φορτωτικῇ. Ἐν ἐνδεχομένῃ περιπτώσει ἀπόδειξις τῶν ἐνδείξεων τούτων δύναται νὰ γίνῃ μερίμνη τοῦ σιδηροδρόμου διὰ προσαγωγῆς ἀποδεικτικῶν μέσων ἄλλων ἀπὸ τὴν ἐπαλήθευσιν καὶ τὴν ἐν τῇ φορτωτικῇ βεβαίωσιν τοῦ ἀποτελέσματος αὐτῆς.

5. Ὁ σιδηροδρόμος ὑποχρεοῦται νὰ βεβαίωσῃ καὶ ἐπὶ τοῦ ἀντιγράφου τῆς φορτωτικῆς, διὰ σφραγίσεως αὐτοῦ, μετὰ τὴν χρονολογικὴν σφραγίδα, τὴν παραλαβὴν τοῦ ἐμπορεύματος καὶ τὴν ἡμερομηνίαν ἀποδοχῆς του πρὸς μεταφορὰν, πρὸ τῆς ἐπιστροφῆς τοῦ ἀντιγράφου τούτου εἰς τὸν ἀποστολέα.

Τὸ ἀντίγραφον τούτο δὲν ἔχει τὴν ἀξίαν οὔτε τῆς συνοδουσίης τὸ ἐμπόρευμα φορτωτικῆς οὔτε ἄλλου τίτλου μεταφορᾶς.

#### Ἄρθρον 9.

Τιμολόγια. Ἰδιαιτέριαι συμφωνίαι.

1. Τὰ κόμιστρα καὶ τὰ πρόσθετα τέλη ὑπολογίζονται συμφώνως πρὸς τὰ νομίμως ἰσχύοντα καὶ προσηκόντως δημοσιευθέντα ἐν ἐκάστῳ Κράτει τιμολόγια, τὰ ὁποῖα εἶναι ἐν ἰσχύϊ κατὰ τὸν χρόνον τῆς συνάψεως τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, ἔστω καὶ ἂν ὁ ὑπολογισμὸς τῶν κομιστρῶν γίνεται χωριστὰ ἐπὶ διαφορῶν τμημάτων τῆς διαδρομῆς.

Ἡ δημοσιεύσις ὅμως τῶν διεθνῶν τιμολογίων εἶναι ὑποχρεωτικὴ μόνον διὰ τὰ Κράτη τῶν ὁποίων οἱ σιδηροδρόμοι μετέχουν εἰς τὰ τιμολόγια ταῦτα ὡς δικτυα ἀφετηρίας ἢ προορισμοῦ.

Αἱ αὐξήσεις διεθνῶν τιμολογίων ἢ ἄλλων διατάξεων, αἱ ὁποῖαι συνεπάγονται τὴν ἐπὶ τὸ αὐστηρότατον μεταβολὴν τῶν ὑπὸ τῶν τιμολογίων τούτων προβλεπομένων ὄρων μεταφορᾶς, δὲν ἐφαρμόζονται πρὸ τῆς παρελεύσεως 15 τοῦλάχιστον ἡμερῶν ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεώς των, ἐξαιρέσει τῶν κάτωθι περιπτώσεων:

α) Ἄν τὸ διεθνὲς τιμολόγιον, προβλέπη ἐπέκτασιν ἐσωτερικοῦ τιμολογίου ἐφ' ὅλης τῆς διαδρομῆς, ἰσχύουν αἱ προθεσμιαὶ δημοσιεύσεως τοῦ ἐσωτερικοῦ τούτου τιμολογίου.

β) Ἄν αἱ αὐξήσεις τῶν τιμῶν τοῦ διεθνούς τιμολογίου εἶναι ἐπακόλουθοι γενικῆς αὐξήσεως τῶν ἐσωτερικῶν τιμολογίων συμμετέχοντος δικτύου ἰσχύουν αὐταὶ ἀπὸ τῆς ἐπομένης τῆς δημοσιεύσεώς των, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι, ἡ ἀναπροσαρμογὴ τῶν τιμῶν τοῦ διεθνούς τιμολογίου, τὴν ὁποῖαν συνεπάγεται ἡ αὐξήσις αὕτη, ἀνηγγέλθη πρὸ δέκα ἡμερῶν τοῦλάχιστον ἡμερῶν. Ἡ ἀναγγελία ὅμως αὕτη, δὲν δύναται νὰ προηγηθῇ τῆς ἡμερομηνίας δημοσιεύσεως τῆς αὐξήσεως τῶν τιμῶν τῶν ἐπὶ ὧν ὁ λόγος ἐσωτερικῶν τιμολογίων.

γ) Προκειμένης ανάγκης πρὸς διόρθωσιν κομίστρων καὶ προσθέτων τελῶν, προβλεπομένων εἰς διεθνῆ τιμολόγια, κατ' ἀκολουθίαν συναλλαγματικῶν διακυμάνσεων, ἢ ἐὰν παραστῆ ἀνάγκη διορθώσεως ἐμφανῶν λαθῶν, αἱ συναφεῖς τροποποιήσεως τίθενται ἐν ἰσχύϊ ἀπὸ τῆς ἐπομένης τῆς δημοσιεύσεως τῶν.

Τὰ τιμολόγια πρέπει νὰ περιέχουν πάσας τὰς πρὸς ὑπολογισμὸν τῶν κομίστρων καὶ τῶν προσθέτων τελῶν ἀναγκαίως ἐνδείξεις, ἐνδεχομένως δὲ νὰ ὀρίζουν καὶ τοὺς ὅρους ἐπιχρυσολογίας.

2. Τὰ τιμολόγια πρέπει νὰ γνωστοποιῶν πάντας τοὺς εἰς τὰς διαφόρους μεταφορὰς ἀναφερομένους εἰδικούς ὅρους συγκεκριμένως δὲ τὴν ταχύτητα διὰ τὴν ὁποίαν ἰσχύουν. Ἐφ' ὅσον ὁ σιδηρόδρομος ἔχη δι' ὅλα τὰ ἐμπορεύματα ἢ δι' ὀρισμένα ἐξ αὐτῶν ἢ δι' ὀρισμένας διαδρομὰς, τιμολογήσιν ἀναφερομένην εἰς μίαν μόνην ταχύτητα, ἢ τιμολογήσιν αὐτὴ δύναται νὰ ἐφαρμοσθῆ ἐπὶ μεταφορῶν διενεργουμένων, εἴτε με λευκὴν φορτωτικὴν, εἴτε με φορτωτικὴν με ἐρυθρὰς ταινίας ὑπὸ ὄρους, σχετικῶς με τὴν προθεσίαν παραδόσεως, οἱ ὅποιοι προκύπτουν δι' ἑκατέραν τῶν φορτωτικῶν τούτων ἐκ τῶν διατάξεων τοῦ ἀρθροῦ 6 παραγρ. 4 καὶ ἐκ τοῦ ἀρθροῦ 11.

Οἱ ὅροι τῶν τιμολογίων ἰσχύουν ἐφόσον δὲν ἀντίκεινται εἰς τὴν παρούσαν σύμβασιν ἄλλως θεωροῦνται οὗτοι ὡς ἄκυροι καὶ ἀνύπαρκτοι.

Τὰ διεθνῆ τιμολόγια, δυνατὸν νὰ καθορισθῶσιν ὡς ὑποχρεωτικῶς ἐφαρμοστέα ἐν διεθνῇ ὑπηρεσίᾳ, ἀποκλειομένων τῶν ἐσωτερικῶν τιμολογίων, ἐφόσον, κατὰ μέσον ὄρον, δὲν ἔχουν εἰς ἐφαρμογὴν τελῶν αἰσθητῶς ἀνωτέρων ἀπὸ ἐκεῖνα τὰ ὅποια προκύπτουν ἐκ συναρμογῆς τῶν ἐσωτερικῶν τιμολογίων.

Ἡ ἐφαρμογὴ διεθνῶν τιμολογίων δύναται νὰ ἐξαρτηθῆ ἐκ τοῦ ὄρου ὅπως ζητηθῆ αὐτὴ ρητῶς διὰ τῆς φορτωτικῆς.

3. Ἡ ἐφαρμογὴ τῶν τιμολογίων πρέπει νὰ εἶναι ἐνιαία ἐναντι ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων.

Οἱ σιδηρόδρομοι δύναται νὰ συνάψουν ἰδιωτικὰ συμφωνίας περιλαμβανούσας ἐκπτώσεις ἐπὶ τῶν κομίστρων ἢ ἄλλα πλεονεκτήματα ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ἐγκρίσεως ὑπὸ τῶν Κυβερνήσεων αὐτῶν καὶ ἐφόσον παρόμοιοι ὅροι χορηγοῦνται εἰς πάλαιας τελούσας ὑπὸ παρομοίας συνθήκας.

Ἐκπτώσεις κομίστρων δυνατὸν νὰ χορηγηθῶσι διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ σιδηρόδρομου, διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν Δημοσίων Ὁργανώσεων ἢ ὑπὲρ ἀγαθοεργῶν σκοπῶν.

Ἡ δημοσίευσίς τῶν δυνάμει τῆς δευτέρας καὶ τρίτης παραγράφου λαμβανομένων μέτρων δὲν εἶναι ὑποχρεωτικῆ.

4. Ἐκτὸς τῶν κομίστρων καὶ τῶν ἐν τοῖς τιμολογίοις προβλεπομένων προσθέτων τελῶν, οὐδὲν ἄλλο ποσὸν εἰσπράττεται πρὸς ὄφελος τῶν σιδηρόδρομων πλὴν τῶν καταβληθεισῶν παρ' αὐτῶν δαπανῶν, ὡς τελωνειακὰ, φορολογικὰ, ἀστυνομικὰ δικαιώματα, τέλη μεταβιβάσεως ἐξ ἑνὸς εἰς ἄλλον σταθμὸν, μὴ προβλεπόμενα ἐν τῷ τιμολογίῳ, δαπάναι ἐπισκευῶν τῆς ἐξωτερικῆς ἢ ἐσωτερικῆς συσκευασίας τῶν ἐμπορευμάτων ἀναγκαίων πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς συντηρήσεως τοῦ ἐμπορεύματος καὶ ἄλλαι ἀνάλογοι δαπάναι.

Αἱ δαπάναι αὗται θὰ βεβαιῶνται προσηκόντως καὶ θὰ χρεῶνται, χωριστὰ ἐκάστη, ἐν τῇ φορτωτικῇ εἰς τὴν ὅποιαν θὰ ἐπισυναπτόνται καὶ τὰ οἰκεία δικαιολογητικὰ. Ἐφ' ὅσον ἡ πληρωμὴ τῶν ἐν λόγω δαπανῶν ἐαρύνη τὸν ἀποστολέα, τὰ σχετικὰ δικαιολογητικὰ δὲν παραδίδονται εἰς τὸν παραλήπτην μετὰ τῆς φορτωτικῆς, ἀλλὰ εἰς τὸν ἀποστολέα μετὰ τοῦ σχετικοῦ λογαριασμοῦ δαπανῶν, ὡς προβλέπεται ἐν ἀρθρῷ 17 παραγρ. 7.

\* Ἀρθρον 10.

Ἐφαρμοστέα δρομολόγια καὶ τιμολόγια.

1. Ὁ ἀποστολεὺς δύναται νὰ ὀρίσῃ ἐν τῇ φορτωτικῇ τὸ ἀκολουθητέον δρομολόγιον διὰ καθορισμὸν τῶν συνοριακῶν σημείων ἢ σταθμῶν ἢ, ἐνδεχομένως, τῶν σταθμῶν μεταβιβάσεως μεταξὺ σιδηροδρομικῶν δικτύων. Ἡ τοιαύτη διὰ τὸν ἀποστολέα δυνατότης περιορίζεται εἰς τὸν καθορισμὸν τῶν συνοριακῶν σημείων ἢ σταθμῶν καὶ μόνον οἱ ὅποιοι λειτουργοῦν διὰ τὴν διεθνῆ ὑπηρεσίαν μεταφορῶν ἐν τῇ συγκεκριμένῃ διαδρομῇ.

2. Ἐξομοιοῦνται πρὸς καθορισμὸν δρομολογίου:

α) Ἡ ἐνδείξις τῶν σταθμῶν, εἰς τοὺς ὁποίους πρέπει νὰ ἐκτελεσθῶν αἱ ἀπαιτούμεναι ὑπὸ τῶν τελωνειακῶν καὶ ἄλλων διοικητικῶν ἀρχῶν διατυπώσεις ὡς καὶ ἡ ἐνδείξις τῶν σταθμῶν εἰς τοὺς ὁποίους ἡ μεταφορὰ πρέπει νὰ τύχῃ εἰδικῶν φροντίδων (περιποιήσεις μεταφερομένων ζώων, ἀναπάγωσις κλπ.).

β) Ἡ ἐνδείξις τῶν ἐφαρμοστέων τιμολογίων, ἐφόσον αὐτὴ καθορίζει ἐπαρκῶς τοὺς σταθμούς μεταξὺ τῶν ὁποίων πρέπει νὰ ἐφαρμοσθῶν τὰ αἰτούμενα τιμολόγια.

γ) Ἡ δήλωσις πληρωμῆς τοῦ ὅλου ἢ μέρους τῶν τελῶν μεταφορᾶς μέχρι σημείου X (τῆς ἐνδείξεως X καθορίζουσης ὀνομαστικῶς τὸ σημεῖον συναρμογῆς τῶν τιμολογίων τῶν ὁρίων χωρῶν).

3. Ἐκτὸς τῶν ἐν ἀρθρῷ 5 παραγρ. 4 καὶ παραγρ. 5 καὶ ἐν ἀρθρῷ 24 παραγρ. 1 προβλεπομένων περιπτώσεων, ὁ σιδηρόδρομος δύναται νὰ ἐκτελέσῃ τὴν μεταφορὰν διὰ δρομολογίου ἄλλου ἀπὸ τοῦ ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ὀρισθέντος μόνον ὑπὸ τὰς ἐξῆς προϋποθέσεις:

α) Ὅτι αἱ ὑπὸ τῶν Τελωνειακῶν καὶ ἄλλων Διοικητικῶν Ἀρχῶν ἀπαιτούμεναι διατυπώσεις ὡς καὶ ἡ εἰς τὴν ἀποστολὴν παροχὴ εἰδικῶν φροντίδων (περιποιήσεις πρὸς μεταφερόμενα ζῶα, ἀναπάγωσις κλπ.) θὰ γίνωνται ὅπωςδήποτε εἰς τοὺς ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ὀρισθέντας σταθμούς.

β) Ὅτι ἡ ἀποστολὴ δὲν θὰ ὑπαχθῆ εἰς τέλη καὶ προθεσμίας μεταφορᾶς ἀνωτέρας τῶν ἀντιστοίχων τελῶν καὶ προθεσμιῶν, ὑπολογιζομένων βάσει τοῦ ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ὀρισθέντος δρομολογίου.

4. Τηρουμένων τῶν διατάξεων τῆς παραγρ. 3, τὰ τέλη μεταφορᾶς καὶ αἱ προθεσμίας παραδόσεως ὑπολογίζονται βάσει τοῦ ὀρισθέντος ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως δρομολογίου, ἢ ἐν ἐλλείψει τοιούτου, βάσει τοῦ ὑπὸ τοῦ σιδηρόδρομου ἐκλεγέντος.

5. Ὁ ἀποστολεὺς δύναται νὰ ὀρίσῃ ἐν τῇ φορτωτικῇ τὰ ἐφαρμοστέα τιμολόγια. Ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ ἐφαρμόσῃ τὰ τιμολόγια ταῦτα, ἐφόσον πληροῦνται αἱ διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν καθωρισμέναι προϋποθέσεις.

6. Ἄν αἱ ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ἐγγραφεῖσαι ἐνδείξεις δὲν ἀρκοῦν ἵνα προσδιορίσων τὰ δρομολόγια ἢ τὰ ἐφαρμοστέα τιμολόγια ἢ ἂν τινες τῶν ἐνδείξεων τούτων δὲν συμβιβάζωνται πρὸς ἀλλήλας, ὁ σιδηρόδρομος ὀφείλει νὰ ἐκλέξῃ τὰ δρομολόγια ἢ τὰ τιμολόγια τὰ ὅποια κρίνει αὐτός ἐννοικίωτερα διὰ τὸν ἀποστολέα.

Ὁ σιδηρόδρομος δὲν εὐθύνεται διὰ τὴν ἐκ τοιαύτης ἐκλογῆς προκύπτουσαν ζημίαν, πλὴν ἂν συντρέχῃ περίπτωσις δόλου ἢ βαρείας ἀμελείας.

7. Ὑπάρχοντος διεθνῶν τιμολογίου μεταξὺ τῶν σταθμῶν ἀποστολῆς καὶ προορισμοῦ, ἂν ὁ σιδηρόδρομος, ἐλλείψει ἐπαρκῶν ὁδηγιῶν τοῦ ἀποστολέως, ἐφήρμισε τὸ τιμολόγιον τοῦτο, ὑποχρεοῦται νὰ ἐπιστρέψῃ εἰς τὸν δικαιούχον, ἐπὶ τῇ αἰτήσεϊ του, τὴν τυχόν διαφορὰν μεταξὺ τῶν οὕτω ἐφαρμοσθέντων κομίστρων καὶ τῶν κομίστρων τὰ ὅποια θὰ προέκυπτον ἐκ τῆς κατὰ συναρμογὴν ἐφαρμογῆς ἐπὶ τῆς αὐτῆς διαδρομῆς ἄλλων τιμολογίων, ἐφόσον ἡ διαφορὰ αὐτὴ ὑπερβαίνει τὸ ποσὸν τῶν δέκα φράγκων ἀνά φορτωτικὴν.

\* Ἀρθρον 11.

Προθεσμίας παραδόσεως.

1. Αἱ προθεσμίας παραδόσεως ὀρίζονται ὑπὸ τῶν ἐν ἰσχύϊ κανονισμῶν μεταξὺ τῶν εἰς τὴν μεταφορὰν συμμετεχόντων σιδηροδρομῶν ἢ ὑπὸ τῶν μεταξὺ τῶν σταθμῶν ἀποστολῆς καὶ προορισμοῦ ἐφαρμοστέων διεθνῶν τιμολογίων. Αἱ οὕτω ὀρισθένται προθεσμίας δὲν πρέπει νὰ εἶναι ἀνώτερας τῶν προθεσμιῶν αἱ ὁποῖαι θὰ προέκυπτον ἐξ ἐφαρμογῆς τῶν κατωτέρω διατάξεων.

2. Ἐν ἐλλείψει καθορισμοῦ τῶν προθεσμιῶν παραδόσεως διὰ τῶν κανονικῶν ἢ τῶν διεθνῶν τιμολογίων, ὡς προβλέπεται ἐν τῇ παραγρ. 1, τηρουμένων δὲ καὶ τῶν διατάξεων τῶν κατωτέρω παραγράφων, αἱ προθεσμίας παραδόσεως εἶναι αἱ ἐξῆς:

α) Διά την μεγάλην ταχύτητα:  
1ον προθεσμία αποστολής, 12 ώραι.  
2ον προθεσμία μεταφοράς, ανά κλάσμα αδιαίρετον 300 χλμ. τιμολογιακής αποστάσεως, 24 ώραι.

β) Διά την μικράν ταχύτητα:  
1ον προθεσμία αποστολής, 24 ώραι.  
2ον προθεσμία μεταφοράς ανά κλάσμα αδιαίρετον 200 χλμ. τιμολογιακής αποστάσεως, 24 ώραι.

3. Ἡ προθεσμία μεταφοράς υπολογίζεται ἐπὶ τῆς συνολικῆς ἀποστάσεως μεταξὺ τῶν σταθμῶν ἀποστολῆς καὶ προορισμοῦ. Ἡ προθεσμία ἀποστολῆς υπολογίζεται ἀπαξ μόνον ἀνεξαρτήτως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν δικτύων, διὰ τῶν ὁποίων ἐκτελεῖται ἡ μεταφορά.

4. Οἱ Νόμοι καὶ οἱ Κανονισμοὶ ἐκάστου Κράτους ὀρίζουν κατὰ ποῖον μέτρον οἱ σιδηρόδρομοι ἔχουν τὴν εὐχέρειαν καθωρισμοῦ συμπληρωματικῶν προθεσμιῶν ἐν ταῖς κάτωθι περιπτώσεσι:

α) Δι' ἀποστολὰς παραδιδόμενας πρὸς μεταφορὰν ἐκτὸς τῆς περιοχῆς τῶν σταθμῶν ἢ παραδοτέας ἐκτὸς τῆς περιοχῆς τῶν σταθμῶν.

β) Διὰ μεταφορὰς διενεργουμένας εἴτε διὰ θαλάσσης ἢ ἐσωτερικῶν πλωτῶν ὁδῶν διὰ σχεδίας ἢ πλοίου, εἴτε δι' ὁδοῦ μὴ συμπεριλαμβανούσης τμήμα σιδηροδρομικῆς γραμμῆς,

εἴτε δι' ὠρισμένων συνδέσεων ἐνουσῶν δύο γραμμὰς ἐνὸς καὶ τοῦ αὐτοῦ δικτύου ἢ διαφόρων δικτύων,

εἴτε διὰ δευτερευούσης γραμμῆς,

εἴτε διὰ γραμμῆς οὐχὶ κανονικοῦ πλάτους.

γ) Διὰ μεταφορὰς τιμολογουμένας βάσει ἐσωτερικῶν εἰδικῶν ἢ ἐξαιρετικῶν τιμολογίων ἐπὶ ἐκπτώσει.

δ) Δι' ἐξαιρετικὰς περιστάσεις συνεπαγομένας εἴτε ἀσυνήθην αὐξησιν τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως, εἴτε ἀσυνήθεις διὰ τὴν ἐκμετάλλεισιν δυσχερείας.

5. Αἱ ἐν τῇ παραγρ. 4, στοιχ. α), β) καὶ γ) προβλεπόμεναι συμπληρωματικαὶ προθεσμίαι πρέπει νὰ ἐμφαίνωνται ἐν ταῖς τιμολογίαις.

Αἱ ἐν τῇ παραγρ. 4, στοιχ. δ) προβλεπόμεναι συμπληρωματικαὶ προθεσμίαι ὑπόκεινται εἰς ὑποχρεωτικὴν δημοσίευσιν καὶ δὲν δύνανται νὰ ἴχουσιν πρὸς τῆς δημοσιεύσεως τῶν.

6. Ἡ προθεσμία παραδόσεως ἀρχίζει νὰ τρέχη ὅπῃ τοῦ μεσονυκτίου μετὰ τὴν ἐν ἄρθρῳ 8, παρ. 1 προβλεπομένην παραλαβὴν τοῦ ἐμπορεύματος πρὸς μεταφορὰν. Διὰ τὰς ἀποστολὰς ὅμως μεγάλης ταχύτητος, ἢ προθεσμία ἀρχίζει νὰ τρέχη 24 ὥρας βραδύτερον ἐφόσον ἡ ἐπομένη τῆς πρὸς μεταφορὰν παραλαβῆς ἡμέρα εἶναι Κυριακὴ ἢ νομίμως καθωρισμένη ἡμέρα ἀργίας καὶ ἐφόσον ὁ σταθμὸς ἀποστολῆς δὲν λειτουργεῖ διὰ τὰς ἀποστολὰς μεγάλης ταχύτητος κατὰ τὰς Κυριακὰς ἢ τὴν ἐν λόγῳ ἐξαιρετέαν ἡμέραν.

7. Ἡ προθεσμία παραδόσεως ἀναστέλλεται ὡς κάτωθι:

α) Δι' ὅλας τὰς ἀποστολὰς, πλὴν τῆς περιπτώσεως λάθους καταλογιστέου εἰς τὸν σιδηρόδρομον, καθ' ὅλον τὸ διάστημα ἀκινήσεως αὐτῶν, προκαλουμένης ἐκ τῶν κάτωθι αἰτιῶν:

1ον. Τῆς κατὰ τὸ ἄρθρον 7, παράγραφου 2 καὶ 3 ἐπαληθεύσεως ἢ ὁποῖα ἀποκαλύπτει διαφορὰς σχετικῶς μὲ τὰς ἐν τῇ φορτωτικῇ ἐγγραφῆς.

2ον. Τῆς διενεργείας τῶν ὑπὸ τῶν τελωνειακῶν καὶ ἄλλων διοικητικῶν Ἀρχῶν ὀριζομένων διατυπώσεων.

3ον. Τῆς κατὰ τὸ ἄρθρον 21 ἢ 22 ἐντολῆς περὶ τροποποιήσεως τῆς συμβάσεως μεταφοράς.

4ον. Τῶν ληπτῶν εἰδικῶν μέτρων διὰ τὴν ἀποστολὴν (περιποίησις ζῶων, ἀναπάγωσις κλπ.).

5ον. Οἰασδήποτε διακοπῆς τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως, παρακωλυούσης προσκαίρως τὴν ἑναρξιν ἢ τὴν συνέχισιν τῆς μεταφοράς.

β) Διὰ τὰς ἀποστολὰς μικρὰς ταχύτητος, τὰς Κυριακὰς καὶ τὰς νομίμως καθωρισμένας ἡμέρας ἀργίας.

γ) Διὰ τὰς ἀποστολὰς μεγάλης ταχύτητος, τὰς Κυριακὰς καὶ ὠρισμένας νομίμως καθωρισμένας ἡμέρας ἀργίας, ἐφόσον ἐν ὠρισμένῳ Κράτει, οἱ Νόμοι ἢ οἱ Κανονισμοὶ προβλέπουσι ὀλικὴν ἢ μερικὴν διακοπὴν τῆς μεταφοράς, διὰ με-

γάλης ταχύτητος, τῶν ἐμπορευμάτων κατὰ τὰς Κυριακὰς τὰς ἐν λόγῳ ἡμέρας ἀργίας.

Τὸ αἷτιον καὶ ἡ διάρκεια τῶν ὑπὸ στοιχ. α) προβλεπομένων ἀναστολῶν τῆς προθεσμίας παραδόσεως πρέπει νὰ μνημονεύσιν ἐν τῇ φορτωτικῇ. Δοθεῖσιν περιπτώσεως. αἱ ἀναστολαὶ αὗται τῆς προθεσμίας παραδόσεως δύνανται νὰ ἀποδειχθῶσι καὶ διὰ μέσων ἄλλων ἀπὸ τὰς ἐν τῇ φορτωτικῇ ἐγγραφῆς.

8. Ἐφόσον ἡ προθεσμία παραδόσεως λήγει ἀναγκαιῶς μετὰ τὴν κανονικὴν ὥραν λήξεως τῆς ὑπηρεσίας ἐν τῷ σταθμῷ προορισμοῦ, ἢ λήξις τῆς προθεσμίας ταύτης μετατίθεται μέχρι δύο ὥρῶν μετὰ τὴν ὥραν τῆς προσεχοῦς ἐνάρξεως λειτουργίας τοῦ ἐν λόγῳ σταθμοῦ.

Ἐξ ἄλλου διὰ τὰς ἀποστολὰς μεγάλης ταχύτητος, ὁσάκις ἡ λήξις τῆς προθεσμίας παραδόσεως συμπίπτει πρὸς Κυριακὴν ἢ ἄλλην νομίμως καθωρισμένην ἡμέραν ἀργίας, ὡς αὕτη ὀρίζεται ἐν παρ. 7, στοιχ. γ), ἡ λήξις τῆς ἐν λόγῳ προθεσμίας μετατίθεται εἰς τὴν ἀντίστοιχον ὥραν τῆς ἀκολουθοῦσης πρώτης ἐργασίμου ἡμέρας.

9. Ἡ προθεσμία παραδόσεως θεωρεῖται ἄν, πρὸ τῆς λήξεως τῆς συνέντευξιν τὰ κάτωθι περιστατικά:

α) Ἐγνωστοποιήθῃ ἡ ἀφίξις τοῦ ἐμπορεύματος καὶ ἐτέθη τοῦτο εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ παραλήπτου, προκειμένου περὶ ἀποστολῶν παραδοτέων ἐν τῷ σταθμῷ καὶ περὶ τῆς ἀφίξεως τῶν ὁποίων πρέπει νὰ εἰδοποιηθῇ ὁ παραλήπτης.

β) Ἐτέθη τὸ ἐμπόρευμα εἰς διάθεσιν τοῦ παραλήπτου, προκειμένου περὶ ἀποστολῶν παραδοτέων ἐν τῷ σταθμῷ καὶ περὶ τῆς ἀφίξεως τῶν ὁποίων δὲν ἀπαιτεῖται νὰ εἰδοποιηθῇ ὁ παραλήπτης.

γ) Ἐτέθη τὸ ἐμπόρευμα εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ παραλήπτου, προκειμένου περὶ ἀποστολῶν παραδοτέων ἐκτὸς τῆς περιοχῆς τῶν σταθμῶν.

#### \*Ἄρθρον 12.

##### Κατάστασις τοῦ ἐμπορεύματος — Συσκευασία.

1. Ἄν ὁ σιδηρόδρομος δεχθῇ πρὸς μεταφορὰν ἐμπόρευμα ἐμφανίζον ἐκδήλα ἰσχνὴ ἐλάττης, δύναται νὰ ἀπατήσῃ ὅπως ἡ κατάστασις τοῦ ἐμπορεύματος τούτου μνημονευθῇ εἰδικῶς ἐν τῇ φορτωτικῇ.

2. Ἐφόσον τὸ εἶδος τοῦ ἐμπορεύματος ἀπαιτεῖ συσκευασίαν, ὁ ἀποστολεὺς ὀφείλει νὰ συσκευάσῃ τοῦτο κατὰ τρόπον ὥστε νὰ προφυλάσσεται τοῦτο ἀπὸ ὀλικῆν ἢ μερικὴν ἀπώλειαν ἢ ἐλάθειν κατὰ τὴν μεταφορὰν καὶ νὰ ἀποτρέπεται ὁ κίνδυνος νὰ προξενήσῃ τοῦτο ζημίαν εἰς πρόσωπα, εἰς τὸ ὕλικόν ἢ εἰς ἄλλα ἐμπόρευματα.

Ἡ συσκευασία πρέπει ἐξ ἄλλου νὰ εἶναι σύμφωνος πρὸς τὰς διατάξεις τῶν τιμολογίων καὶ τῶν κανονισμῶν τοῦ σιδηροδρόμου ἀποστολῆς.

3. Ἄν ὁ ἀποστολεὺς δὲν συνεμορφώθῃ πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρ. 2, ὁ σιδηρόδρομος δύναται εἴτε νὰ ἀρνήθῃ τὴν ἀποστολὴν, εἴτε νὰ ἀξιώσῃ ὅπως ὁ ἀποστολεὺς ἀναγνωρίσῃ ἐν τῇ φορτωτικῇ τὴν ἑλλειψιν ἢ τὴν ἐλαττωματικότητα τῆς συσκευασίας καὶ περιγράψῃ ταύτην ἀκριβῶς.

4. Ὁ ἀποστολεὺς εὐδύνεται δι' ὅλας τὰς συνεπείας τῆς ἐλλείψεως ἢ τῆς ἐλαττωματικότητος τῆς συσκευασίας. Ἐποχρεούται οὗτος συγκεκριμένως νὰ ἀποκαταστήσῃ τὴν ἐνδεχομένως ἐκ τοῦ λόγου τούτου προσγενομένην εἰς τὸν σιδηρόδρομον ζημίαν. Ἄν ἡ φορτωτικὴ δὲν μνημονεύῃ τὴν ἑλλειψιν ἢ τὴν ἐλαττωματικότητα τῆς συσκευασίας, ἡ ἀπόδειξις τῶν περιστατικῶν τούτων βαρύνει τὸν σιδηρόδρομον.

5. Ἄν ὁ ἀποστολεὺς ἀποστέλλῃ συνήθως ἐκ τοῦ αὐτοῦ σταθμοῦ ὁμοειδῆ ἐμπόρευματα, ἔχοντα ἀνάγκην συσκευασίας, παραδίδει δὲ ταῦτα εἴτε ἀνευ συσκευασίας, εἴτε ὑπὸ τὴν αὐτὴν πάντοτε ἑλλειπὴ συσκευασίαν, δύναται οὗτος νὰ ἀπαλλαγῇ τῆς τηρήσεως δι' ἐκάστην ἀποστολὴν τῶν διατάξεων τῆς παρ. 3 καταθέντων εἰς τὸν σταθμὸν τούτον γενικῶν δηλώσεων σύμφωνον πρὸς τὸ ὑπόδειγμα τὸ προβλεπόμενον ἐν τῷ Παραρτήματι ΠΙ τῆς παρούσης συμβάσεως. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην πρέπει νὰ γίνῃ μνεῖα ἐν τῇ φορτωτικῇ τῆς κατατεθείσης εἰς τὸν σταθμὸν ἀποστολῆς γενικῆς δηλώσεως.

6. Πλὴν ἐξαιρέσεως προβλεπομένης ἐν ταῖς τιμολογίαις, ὁ ἀποστολεὺς ὑποχρεούται νὰ ἐγγράψῃ ἐφ' ἐνὸς ἐκάστου τῶν

δεμάτων τῶν τμηματικῶν ἀποστολῶν, εὐκρινῶς καὶ ἀνεξιτήλως, οὕτως ὥστε νὰ ἀποκλείεται οἰαδήποτε σύγχυσις καὶ ἐν ἀπολύτῳ συμφωνίᾳ πρὸς τὰς ἀντιστοίχους ἐνδείξεις τῆς φορτωτικῆς, τὰ κάτωθι στοιχεῖα:

α) Σήματα καὶ ἀριθμοὺς ἢ, ἀντὶ τούτων, τὴν διεύθυνσιν τοῦ παραλήπτου.

β) Τὸν σταθμὸν προορισμοῦ.

Ἐφόσον τοῦτο ὀρίζεται ὑπὸ τοῦ ἐφαρμοστέου ἐν τῷ σιδηροδρόμῳ ἀποστολῆς κανονισμοῦ, τὸ ἀνοματεπώνυμον καὶ ἡ διεύθυνσις τοῦ παραλήπτου, πρέπει νὰ ἀναγραφοῦν, εἴτε ἀκαλύπτως, εἴτε ὑπὸ ἀναδιπλωμένην πινακίδα, ἡ ὁποία μόνον ἐν ἑλλείψει τῆς φορτωτικῆς δύναται νὰ ἀνοιχθῇ.

Αἱ ἀνωτέρω ὑπὸ στοιχ. α) καὶ β) ἐνδείξεις πρέπει νὰ ἀναγράφονται καὶ ἐπὶ τῶν καθ' ἕκαστα δεμάτων ἀποστολῶν κατὰ πλήρη φορτία, αἱ ὁποῖαι διενεργούμεναι διὰ συνδεδεμένης μεταφορᾶς σιδηροδρομικῆς καὶ θαλασσίας, ὑπόκεινται ἀναγκαιῶς εἰς μεταφόρτωσιν.

Παλαιαὶ ἐπιγραφαὶ ἢ πινακίδες πρέπει νὰ διαγράφονται ἢ νὰ ἀφαιροῦνται ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως.

7. Πλὴν ἐξαιρέσεως ρητῶς ὀριζομένης διὰ τῶν τιμολογίων, μεταφέρονται μόνον κατὰ πλήρη φορτία τὰ εὐθραυστα ἀντικείμενα (ὡς τὰ ὑλικά, αἱ πορσελάνας, τὰ πῆλινα δοχεῖα), ἀντικείμενα τὰ ὁποῖα διασπείρονται ἐντὸς τῶν φορτηγῶν (ὡς τὰ κάρυα, οἱ καρπαί, ἡ νομή, οἱ λίθοι), ὡς καὶ ἐμπορεύματα δυνάμενα νὰ ρυπάνουν ἢ νὰ προκαλέσουν βλάβην εἰς ἄλλα δέματα (ὡς ὁ ἀνθραξ, ἡ ἄσβεστος, ἡ τέφρα, τὰ κοινὰ χρώματα ἢ τὰ χρωστικά χρώματα), ἐκτὸς δὲ τὰ ἐμπορεύματα ταῦτα συσκευασθῶσιν ἢ συγκεντρωθῶσιν οὕτως ὥστε νὰ μὴ δύνανται νὰ θραυσθῶσι, νὰ ἀπωλεσθῶσι, νὰ ρυπάνωσιν ἢ νὰ προκαλέσωσι βλάβην εἰς ἄλλα δέματα.

\*Ἀρθρον 13.

Προσακτέα ἔγγραφα πρὸς ἐκτέλεσιν διατυπώσεων ὀριζομένων ὑπὸ τῶν τελωνειακῶν καὶ ἄλλων διοικητικῶν Ἀρχῶν.

Τελωνειακὴ σφράγις.

1. Ὁ ἀποστολεὺς ὑποχρεοῦται νὰ ἐπισυνάψῃ εἰς τὴν φορτωτικὴν τὰ ἀναγκαῖα ἔγγραφα πρὸς ἐκτέλεσιν, πρὸ τῆς εἰς τὸν παραλήπτην παραδόσεως τοῦ ἐμπορεύματος, τῶν ὑπὸ τῶν τελωνειακῶν καὶ ἄλλων διοικητικῶν ἀρχῶν ὀριζομένων διατυπώσεων. Τὰ ἔγγραφα ταῦτα πρέπει νὰ ἀναφέρονται ἀποκλειστικῶς εἰς ἐμπορεύματα ἀνήκοντα εἰς τὴν ἰδίαν φορτωτικὴν, ἐκτὸς ἂν ἄλλως ὀρίζεται διὰ τῶν διοικητικῶν διατάξεων ἢ τῶν τιμολογίων.

Ἄν ἡ ἐπισυναψὶς τῶν ἐγγράφων τούτων εἰς τὴν φορτωτικὴν δὲν εἶναι δυνατὴ, ὀφείλει ὁ ἀποστολεὺς νὰ ἀποστείλῃ ταῦτα ἐγκαίρως εἰς τὸ γραφεῖον σταθμοῦ ἢ τελωνείου ἢ οἰασδήποτε ἄλλης ἀρχῆς ὅπου πρέπει νὰ ἐλτελεσθῶσιν αἱ διατυπώσεις. Ἡ φορτωτικὴ πρέπει νὰ ἐμφαίνῃ τὸ γραφεῖον, παρὰ τῷ ὀπιῶν τὰ ἔγγραφα ταῦτα θὰ εὐρίσκονται εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ σιδηροδρόμου.

2. Ὁ σιδηροδρόμος δὲν ὑποχρεοῦται νὰ ἐξετάσῃ ἂν τὰ προσαχθέντα ἔγγραφα εἶναι ἐπαρκῆ καὶ ἀκριβῆ.

Ὁ ἀποστολεὺς εὐθύνεται ἐναντὶ τοῦ σιδηροδρόμου διὰ πᾶσαν ζημίαν προκύπτουσαν ἐξ ἑλλείψεως, ἀνεπαρκείας ἢ ἀνακριθείας τῶν ἐγγράφων τούτων, πλὴν ἂν συντρέχῃ πταίσμα ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ σιδηροδρόμου.

Ὁ σιδηροδρόμος, ἐν περιπτώσει ἰδίου πταίσματος, εὐθύνεται διὰ τὰς συνεπείας ἀπωλείας, μὴ χρησιμοποίησεως ἢ ἀνωμάλου χρησιμοποίησεως τῶν ἐν τῇ φορτωτικῇ μνημονευομένων ἐγγράφων, τὰ ὁποῖα συνοδεύουν τὴν φορτωτικὴν ἢ κατετέθησαν παρ' αὐτῷ. Ἡ καταβλητέα ὅμως παρ' αὐτοῦ ἀποζημίωσις ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει δύναται νὰ ὑπερβῇ τὴν καταβλητέαν ἀποζημίωσιν δι' ἀπώλειαν τοῦ ἐμπορεύματος.

3. Ὁ ἀποστολεὺς ὑποχρεοῦται εἰς συμμόρφωσιν πρὸς τὰς τελωνειακὰς διατάξεις ἐπὶ τῆς συσκευασίας καὶ τῆς καλύψεως τοῦ ἐμπορεύματος.

Ὁ σιδηροδρόμος δύναται νὰ ἀρνηθῇ ἀποστολὰς τῶν ὀπιῶν ἢ τελωνειακὴ σφράγις εἶναι ἐσβλαμμένη ἢ ἑλλειπής.

Ἄν ὁ ἀποστολεὺς παρέλειψε νὰ συσκευάσῃ ἢ νὰ καλύψῃ τὸ ἐμπόρευμα κατὰ τὰς τελωνειακὰς διατάξεις, ὁ σιδηροδρόμος

δικαιοῦται νὰ λάβῃ τὰ μέτρα ταῦτα. Αἱ ἐντεῦθεν δαπάναι βαρύνουν τὸ ἐμπόρευμα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΔΕΥΤΕΡΟΝ

Ἐκτέλεσις τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

\*Ἀρθρον 14.

Παράδοσις πρὸς μεταφορὰν καὶ φόρτωσις τῶν ἐμπορευμάτων.

1. Αἱ συναφεῖς μὲ τὴν πρὸς μεταφορὰν παράδοσιν τοῦ ἐμπορεύματος ἐνεργεῖαι διέπονται ὑπὸ τῶν ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς ἰσχυρῶν νόμων καὶ κανονισμῶν.

2. Ἡ φόρτωσις ἀπόκειται, κατὰ τὰς ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς ἰσχυροῦσας διατάξεις, εἴτε εἰς τὸν σιδηροδρόμον, εἴτε εἰς τὸν ἀποστολέα, ἐκτὸς ἂν ἡ παρούσα Σύμβασις περιλαμβάνῃ ἄλλας ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου διατάξεις ἢ ἂν ἡ φορτωτικὴ κἀμνη μειῖαν εἰδικῆς ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου συμφωνίας συναφθείσης μεταξὺ τοῦ ἀποστολέως καὶ τοῦ σιδηροδρόμου.

Ὅταν ἡ φόρτωσις διενεργεῖται ἀπὸ τὸν ἀποστολέα, εἶναι οὗτος ὑπεύθυνος δι' ἀπάσας τὰς ἐκ πλημμελοῦς φορτώσεως συνεπείας. Ὑποχρεοῦται οὗτος συγκεκριμένως εἰς ἐπανόρθωσιν τῆς ἥς ὁ σιδηροδρόμος ὑπέστη ἐκ τοῦ λόγου τούτου ζημίας. Ἡ ἀπόδειξις τῆς πλημμελοῦς φορτώσεως βαρύνει τὸν σιδηροδρόμον.

3. Τὰ ἐμπορεύματα μεταφέρονται εἴτε διὰ κλειστῶν εἴτε δι' ἀνοικτῶν, εἴτε δι' εἰδικῶν διασκευασμένων φορτηγῶν ὀχημάτων, εἴτε δι' ἀνοικτῶν φορτηγῶν καλυπτομένων δι' ἀδιαβρόχου, κατὰ τὰς σχετικὰς ἐπὶ τούτου διατάξεις τῶν διενδῶν τιμολογίων, ἐκτὸς ἂν ἡ παρούσα σύμβασις περιλαμβάνῃ ἄλλας ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου διατάξεις. Ἐν ἑλλείψει διενδῶν τιμολογίων ἢ ἂν τὰ ὑπάρχοντα τιμολόγια, δὲν περιέχουν διατάξεις ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου αἱ ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς ἰσχυροῦσαι διατάξεις ἰσχύουν διὰ τὴν ὄλην διαδρομὴν.

\*Ἀρθρον 15.

Διατυπώσεις ἀπαιτούμεναι ὑπὸ τῶν τελωνειακῶν καὶ ἄλλων διοικητικῶν Ἀρχῶν.

1. Καθ' ὁδόν, αἱ ὑπὸ τῶν τελωνειακῶν καὶ ἄλλων διοικητικῶν Ἀρχῶν ὀριζόμεναι διατυπώσεις ἐκτελοῦνται ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου. Οὗτος εἶναι ἐλεύθερος νὰ ἀναθέσῃ ὑπὸ ἰδίαν αὐτοῦ εὐθύνην, τὴν φροντίδα ταύτην εἰς ἐντολοδόχον ἢ νὰ ἀναλάβῃ ταύτην ὁ ἴδιος. Ἐν ἀμφοτέραις ταῖς περιπτώσεσιν, ὁ σιδηροδρόμος ἀναλαμβάνει τὰς ὑποχρεώσεις παραγγελοδόχου.

Δύναται ὅμως ὁ ἀποστολεὺς διὰ θελήσεώς του ἐν τῇ φορτωτικῇ ἢ ὁ θάσει τοῦ ἄρθρου 22 δίδων τροποποιητικὴν ἐντολὴν παραλήπτης νὰ ζητήσῃ:

α) Νὰ παραστῇ αὐτοπροσώπως ἢ νὰ ἀντιπροσωπευθῇ δι' ἐντολοδόχου εἰς τὰς ἐν τῷ προηγουμένῳ ἐδαφίῳ προβλεπομένης ἐνεργείας, ἵνα δυνηθῇ νὰ παράσῃ πᾶσαν πληροφροσίαν ἢ οἰανδήποτε χρησίμον διευκρίνισιν.

β) Ἄν καὶ καθ' ὁ δὲ μέτρον οἱ Νόμοι ἢ Κανονισμοὶ τοῦ Κράτους εἰς τὸ ὅπιον θὰ ἐκτελεσθῶσι αἱ ὑπὸ τῶν τελωνειακῶν ἢ ἄλλων διοικητικῶν ἀρχῶν ἀπαιτούμεναι διατυπώσεις ἐπιτρέπουσι τοῦτο, νὰ ἐκτελέσῃ ὁ ἴδιος ἢ δι' ἐντολοδόχου του τὰς ὡς ἄνω διατυπώσεις καὶ, δοθείσης περιπτώσεως, νὰ καταβάλῃ τὰ τελωνειακὰ δικαιώματα καὶ λοιπὰ τέλη.

Οὔτε ὁ ἀποστολεὺς, οὔτε ὁ δικαιούμενος εἰς διάθεσιν παλήπτης, οὔτε καὶ οἱ ἐντολοδόχοι αὐτῶν δικαιοῦνται νὰ λάβουν ὑπὸ τὴν κατοχὴν των τὸ ἐμπόρευμα.

Ἄν ὁ ἀποστολεὺς, διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν τελωνειακῶν ἢ ἄλλων διοικητικῶν διατυπώσεων, ὤρισε σταθμὸν, παρὰ τῷ ὀπιῶν αἱ ἰσχυροῦσαι διατάξεις δὲν καθιστοῦν δυνατὴν τὴν ἐκτέλεσιν τῶν διατυπώσεων τούτων, ἢ ἂν οὗτος, συναφῶς μὲ τὰς ἐνεργείας ταύτας, ὤρισε οἰονδήποτε ἄλλον τρόπον μὴ δυνάμενον νὰ ἐκτελεσθῇ, ὁ σιδηροδρόμος θὰ ἐνεργήσῃ ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ καθ' ὃν τρόπον κρίνει ἐπιφελέστερον διὰ τὰ συμφέροντα τοῦ δικαιούχου καὶ θὰ γνωστοποιήσῃ εἰς τὸν ἀποστολέα τὰ ληφθέντα μέτρα.

Ἐφόσον ὁ ἀποστολεὺς ἔχη ἐγγράφῃ ἐν τῇ φορτωτικῇ τὴν ἐνδειξὴν «ἐλεύθερον τελωνειακῶν τελῶν», ὁ σιδηροδρόμος δι-

καιούται να εκτελέση τὰς τελωνειακὰς διατυπώσεις κατ' ἰδίαν ἐκλογήν, εἴτε κατ' ὁδὸν, εἴτε ἐν τῷ σταθμῷ προορισμοῦ.

2. Τηρουμένης τῆς ἐν παρ. 1, δευτέρου ἐδάφιον, προβλεπομένης ἐξαιρέσεως, ὁ παραλήπτης δικαιούται νὰ ἐκτελέσῃ ἐν τῷ σταθμῷ προορισμοῦ, παρὰ τῷ ὁποίῳ ὑπάρχει τελωνειακὸν γραφεῖον, τὰς τελωνειακὰς διατυπώσεις, ἐφόσον ἢ φορτωτικὴ ὀρίζει ἐκτελωνισμόν κατὰ τὴν ἀφίξιν ἢ ἂν ἐλλείψῃ τοιαύτης ἐντολῆς, τὸ ἐμπόρευμα ἀφικνῆται ὡς ὑποκείμενον εἰς τελωνειακὸν ἔλεγχον. Ποιούμενος χρῆσιν τοῦ δικαιώματος τούτου, ὁ παραλήπτης ὀφείλει προηγουμένως νὰ καταβάλλῃ τὰ βαρύνοντα τὴν ἀποστολὴν τέλη.

Ὁ σιδηρόδρομος δύναται νὰ ἐνεργήσῃ ὡς ὀρίζεται ἐν τῇ παρ. 1 ἂν ὁ παραλήπτης δὲν ἐξεφλήσῃ τὴν φορτωτικὴν ἐντὸς τῆς προθεσμίας ἢ ὅποια ὀρίζεται ὑπὸ τῶν ἰσχυόντων ἐν τῷ σταθμῷ προορισμοῦ κανονισμῶν.

#### \* Ἄρθρον 16.

##### Παράδοσις.

1. Ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ παραδώσῃ εἰς τὸν παραλήπτην, εἰς τὸν σταθμὸν προορισμοῦ, τὴν φορτωτικὴν καὶ τὸ ἐμπόρευμα ἐπὶ ἀποδείξει παραλαβῆς καὶ ἐπὶ τῇ καταβολῇ τῶν εἰς χρέωσιν τοῦ παραλήπτου φερομένων ἐν τῇ φορτωτικῇ ποσῶν.

Διὰ τῆς ἀποδοχῆς τῆς φορτωτικῆς ὑποχρεοῦται ὁ παραλήπτης νὰ καταβάλλῃ εἰς τὸν σιδηρόδρομον τὰ εἰς χρέωσιν του ἐν τῇ φορτωτικῇ φερόμενα ποσά.

2. Ἐξομοιοῦνται πρὸς παραδόσιν τοῦ ἐμπορεύματος εἰς τὸν παραλήπτην ἢ κατὰ τὰς ἰσχυούσας διατάξεις παραδόσις αὐτοῦ εἰς τὰς τελωνειακὰς ἢ φορολογικὰς ἀρχὰς ἐν ταῖς οἰκείαις ἐγκαταστάσεσιν ἢ ἀποθήκαις αὐτῶν, ἐφόσον αἱ τελευταῖαι αὗται δὲν τελοῦν ὑπὸ τὴν ἐπίβλεψιν τοῦ σιδηροδρόμου, ὡς καὶ ἡ ἀποθήκευσις αὐτοῦ παρὰ τῷ σιδηροδρόμῳ, ἢ ἡ παράδοσις εἰς παραγγελιοδόχον μεταφορᾶς ἢ καὶ ἡ εἰσγὼγῃ αὐτοῦ εἰς δημοσίαν ἀποθήκην.

3. Οἱ ἐν τῷ σταθμῷ προορισμοῦ ἰσχύοντες Νόμοι καὶ Κανονισμοὶ καθορίζουσιν ἂν ὁ σιδηρόδρομος δικαιούται ἢ ὑποχρεοῦται νὰ παραδώσῃ τὰ ἐμπορεύματα εἰς τὴν κατοικίαν τοῦ παραλήπτου. Ἄν ὁ σιδηρόδρομος παραδώσῃ ἢ ἀναθέσῃ εἰς τρίτον τὴν παράδοσιν τοῦ ἐμπορεύματος εἰς τὴν κατοικίαν τοῦ παραλήπτου, ἡ παράδοσις θεωρεῖται ὡς συντελεσθεῖσα ἀπὸ τῆς στιγμῆς τῆς κατ' οἶκον παραδόσεως.

4. Μετὰ τὴν ἀφίξιν τοῦ ἐμπορεύματος ἐν τῷ σταθμῷ προορισμοῦ, ὁ παραλήπτης δικαιούται νὰ ζητήσῃ ἀπὸ τὸν σιδηρόδρομον ὅπως παραδώσῃ οὗτος εἰς αὐτὸν τὴν φορτωτικὴν καὶ τὸ ἐμπόρευμα. Ἄν διαπιστωθῇ ἀπώλεια τοῦ ἐμπορεύματος ἢ ἂν δὲν ἀφίγῃ τούτο κατὰ τὴν λήξιν τῆς ἐν ἄρθρῳ 30, παρ. 1 ὀριζομένης προθεσμίας, ὁ παραλήπτης δύναται νὰ ἀπῆλθῃ ἰδίῳ ὀνόματι κατέναντι τοῦ σιδηροδρόμου τὰ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς γεννώμενα ὑπὲρ αὐτοῦ δικαιώματα.

5. Ὁ δικαιούχος δύναται νὰ ἀρνηθῇ τὴν παραλαβὴν τοῦ ἐμπορεύματος καὶ μετὰ τὴν ἀνάληψιν τῆς φορτωτικῆς καὶ τὴν πληρωμὴν τῶν τελῶν ἐφόσον δὲν ἐγένοντο αἱ ζητηθεῖσαι παρ' αὐτοῦ ἐπαληθεύσεις πρὸς διαπίστωσιν προταθείσης ζημίας.

6. Κατὰ τὰ λοιπὰ ἢ παράδοσις τοῦ ἐμπορεύματος διενεργεῖται, συμφώνως πρὸς τοὺς Νόμους καὶ Κανονισμοὺς τῆς χώρας προορισμοῦ.

#### \* Ἄρθρον 17.

##### Πληρωμὴ τῶν τελῶν.

1. Τὰ τέλη μεταφορᾶς (κόμιστρα, πρόσθετα τέλη, τελωνειακὰ δικαιώματα καὶ λοιπὰ τέλη προκύπτοντα ἀπὸ τῆς πρὸς μεταφορὰν παραλαβῆς μέχρι τῆς παραδόσεως) καταβάλλονται, εἴτε ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως, εἴτε ὑπὸ τοῦ παραλήπτου, συμφώνως πρὸς τὰς κάτωθι διατάξεις.

Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τούτων θεωροῦνται ὡς κόμιστρα καὶ τὰ δικαιώματα ἐκεῖνα τὰ ὅποια κατὰ τὸ ἐφαρμοστέον τιμολόγιον πρέπει νὰ προστεθῶσιν εἰς τὰς τιμὰς τῶν χιλιομετρικῶν τιμολογίων, γενικῶν ἢ ἐξαιρετικῶν, κατὰ τὸν ὑπολογισμόν τῶν κομιστρῶν.

2. Ὁ ἀποστολεὺς ὅστις ἀναλαμβάνει τὸ ὅλον ἢ μέρος τῶν τελῶν μεταφορᾶς πρέπει νὰ κάμῃ μνείαν τούτου δι' ἀνα-

γραφῆς ἐν τῇ οἰκείᾳ στήλῃ τῆς φορτωτικῆς, κατὰ περίπτωσιν, μιᾶς τῶν κάτωθι παρατηρήσεων:

α) «Ἐλεύθερον παντὸς τέλους», ἐφόσον ἀναλαμβάνει: ὅλα τὰ τέλη (κόμιστρα, πρόσθετα τέλη, τελωνειακὰ δικαιώματα καὶ ἄλλα τέλη).

β) «Ἐλεύθερον παντὸς τέλους ἐξαιρέσει», (ἀκριβῆς καθορισμὸς τῶν τελῶν τὰ ὅποια δὲν ἀναλαμβάνει), ἐφόσον ἀναλαμβάνει τὸ σύνολον τῶν τελῶν πλην τῶν ρητῶς ἐξαιρουμένων καὶ ἀκριβῶς καθοριζομένων.

γ) «Ἐλεύθερον», ἐφόσον ἀναλαμβάνει τὸ σύνολον τῶν κομιστρῶν ὡς καὶ τὰ πρόσθετα τέλη, τὰ ὅποια δύναται, κατὰ τοὺς Κανονισμοὺς καὶ τὰ ἐσωτερικὰ τιμολόγια τῆς χώρας ἀποστολῆς ἢ ἐνδεχομένως κατὰ τὸ ἐφαρμοστέον διεθνὲς τιμολόγιον, νὰ ὑπολογισθοῦν ὑπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς κατὰ τὸν χρόνον τῆς παραδόσεως πρὸς μεταφορὰν.

δ) «Ἐλεύθερον συμπεριλαμβανομένων καὶ . . . . .» ἐφόσον ἀναλαμβάνει καὶ τέλη πέραν τῶν ἀνωτέρω ὑπὸ στοιχ. γ) προβλεπομένων, πρέπει δὲ νὰ ὀρισθοῦν ἀκριβῶς τὰ πρόσθετως ἀναλαμβανόμενα τέλη.

ε) «Ἐλεύθερον κομιστρῶν», ἐφόσον ἀναλαμβάνει μόνον τὰ κόμιστρα.

στ) «Ἐλεύθερον τελωνιακῶν τελῶν», ἐφόσον ἀναλαμβάνει πᾶν ποσὸν τὸ ὅποιον αἱ τελωνιακαὶ Ἀρχαὶ εἰσπράττουν παρὰ τοῦ σιδηροδρόμου ὡς καὶ τὰ πρόσθετα τέλη καὶ λοιπὰς δαπάνας, τὰς ὁποίας ὁ σιδηρόδρομος δικαιούται νὰ εἰσπράξῃ διὰ τὸν ἐκτελωνισμόν.

ζ) Οἰανδήποτε τῶν ἀνωτέρω ἐνδείξεων συμπληρουμένην διὰ τῶν λέξεων «. . . . . μέχρι X» (τῆς ἐνδείξεως X καθοριζούσης ὀνομαστικῶς τὸ σημεῖον συναρμογῆς τῶν τιμολογήσεων ὁμῶρον χωρῶν), ἐφόσον ἀναλαμβάνει τὸ ὅλον ἢ μέρος τῶν τελῶν μέχρι τοῦ σημείου X, ἐξαιρουμένου ὅμως παντὸς τέλους ἀναφερομένου εἰς τὴν κατὰ τεῖραν ἐπομένην χώραν ἢ σιδηρόδρομον.

η) «Ἐλεύθερον διὰ ποσόν. . . . .» ἐφόσον ἀναλαμβάνει ἐν ὀρισμένον ποσόν. Τὸ ποσόν τοῦτο πρέπει νὰ ἀνγραφῆ ὀλογράφως. Πρέπει ἐπίσης τὸ ποσόν τοῦτο νὰ ἐκφρασθῇ εἰς τὸ νόμισμα τῆς χώρας ἀποστολῆς, ἐκτὸς ἂν τὰ τιμολόγια περιλαμβάνουν ἀντιθέτως διατάξεις.

Ὁ ἀποστολεὺς δύναται νὰ ἐγγράψῃ συγχρόνως πλείονας τῆς μιᾶς ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἐνδείξεων ὑπὸ τὸν ὄρον ὅπως αὗται συμβιβάζονται πρὸς ἀλλήλας.

Τὰ πρόσθετα καὶ λοιπὰ τέλη, τὰ ὑπολογιζόμενα βάσει τῶν κανονισμῶν ἢ τῶν ἐσωτερικῶν τιμολογίων τῆς χώρας ἀποστολῆς ἢ ἐνδεχομένως βάσει τοῦ ἐφαρμοζομένου διεθνούς τιμολογίου, ὑπολογίζονται ἐφ' ὅλης τῆς διαδρομῆς ἢ καλύπτει τὸ ἐφαρμοσθέν τιμολόγιον ἐπίσης δὲ καὶ τὸ ἐν ἄρθρῳ 20, παρ. 2 προβλεπόμενον τέλος ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως, καταβάλλονται δὲ πάντοτε ἐξ ὀλολήρου ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ἐφ' ὅσον συντρέχει περιπτώσις πληρωμῆς τῶν τελῶν κατὰ τὸν ἀνωτέρω ὅτι στοιχεῖον η) ὀριζόμενον τρόπον ἐν συνδυασμῷ πρὸς ἓνα ἐκ τῶν ὑπὸ στοιχεῖα α), β), γ) ἢ δ) ὀριζομένων ἐτέρων τρόπων.

3. Τὰ διεθνή τιμολόγια δύναται ὡς πρὸς τὴν πληρωμὴν τῶν τελῶν νὰ καθορίσῃ τὴν ἀποκλειστικὴν χρῆσιν ὀρισμένων μόνον ἐνδείξεων ἐκ τῶν προβλεπομένων ἐν παρ. 2 ἢ τὴν χρῆσιν καὶ ἄλλων ἐνδείξεων.

4. Τὰ μὴ ἀναληφθέντα ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως τέλη θεωροῦνται ὡς βαρύνοντα τὸν παραλήπτην. Πάντως τὰ τέλη βαρύνουν ὅπωςδήποτε τὸν ἀποστολέα ἐφόσον ὁ παραλήπτης δὲν ἀνέλαβε τὴν φορτωτικὴν ἢ δὲν ἤσκησε, κατὰ τὸ ἄρθρ. 16 παρ. 4, τὰ ἐκ τῆς συμβάσεως δικαιώματά του οὔτε ἐτροποποίησεν τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς δυνάμει τοῦ ἄρθρου 22.

5. Τὰ πρόσθετα τέλη ὡς τὰ τέλη ἀργίας ἀποθηκείσεως ζυγίσεως, τῶν ὁποίων ἢ εἰσπραξίς προεκλήθη ἐξ αἰτίας καταλογιστέας εἰς τὸν παραλήπτην ἢ ἐκ τῆς ἐκτελέσεως αἰτήσεως αὐτοῦ, καταβάλλονται πάντοτε παρ' αὐτοῦ.

6. Ὁ σιδηρόδρομος ἀποστολῆς δύναται ἐν τούτοις νὰ ἰπαιτήσῃ τὴν ἀπὸ μέρους τοῦ ἀποστολέως προκαταβολικὴν πληρωμὴν τῶν τελῶν ἐφόσον πρόκειται περὶ ἐμπορευμάτων τὰ ὅποια, κατὰ τὴν κρίσιν του, ὑπόκεινται εἰς ταχέαν ἀλλοίωσιν ἢ τὰ ὅποια, λόγῳ τῆς ἐλαχίστης ἀξίας των ἢ τῆς φύσεως αὐτῶν, δὲν παρέχουν αὐτῷ ἐπαρκῆ ἐγγυήσιν ὡς πρὸς τὰ τέλη.

7. Ἄν τὸ ποσὸν τῶν τελῶν τὰ ὁποῖα ἀναλαμβάνει ὁ ἀποστολεὺς, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ καθορισθῇ κατὰ τὸν χρόνον τῆς παραδόσεως πρὸς μεταφορὰν, δύναται ὁ σιδηρόδρομος νὰ ζητήσῃ τὴν κατάθεσιν ὡς ἐγγυήσεως ἐναντι ἀποδείξεως ποσοῦ ἀντιπροσωπεύοντος ἐκὰς προσέγγισιν τὰ τέλη. Τὰ τέλη ταῦτα ἐγγράφονται εἰς δελτίον προπληρωμῆς, τὸ ὁποῖον ἀποτελεῖ ἀντικείμενον διακανονισμοῦ τῶν λογαριασμῶν μετὰ τοῦ ἀποστολέως ἐντὸς 30 τὸ βραδύτερον ἡμερῶν ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς προθεσμίας παραδόσεως. Εἰς τὸν ἀποστολέα δίδεται, ἐπὶ ἐπιστροφῇ τῆς ἐν καιρῷ θαδεύσεως εἰς τοῦτον ἀποδείξεως, λογαριασμός θαπανῶν, ὁ ὁποῖος συντάσσεται συμφώνως πρὸς τὰς ἐνδείξεις τοῦ δελτίου προπληρωμῆς.

8. Ὁ σταθμὸς ἀποστολῆς ὀφείλει νὰ καθορίσῃ, ὅσον ἐν τῇ φορτωτικῇ, ὅσον καὶ ἐν τῷ ἀντιγράφῳ φορτωτικῆς, τὰ προκαταβληθέντα τέλη, ἐκτὸς ἂν τὰ ἐν ἰσχύϊ εἰς τὸν σταθμὸν ἀποστολῆς τιμολόγια ὀρίζουν ὅτι ὁ καθορισμὸς τῶν τελῶν τούτων γίνεται μόνον εἰς τὸ ἀντίγραφον τῆς φορτωτικῆς. Εἰς τὰς ἐν τῇ παρ. 7 προβλεπομένας περιπτώσεις καθορισμὸς τῶν ἐν λόγῳ τελῶν δὲν γίνεται οὔτε ἐν τῇ φορτωτικῇ οὔτε ἐν τῷ ἀντιγράφῳ φορτωτικῆς.

#### \* Ἀρθρον 18.

##### Διόρθωσις εἰσπραχθέντων ποσῶν.

1. Εἰς περίπτωσιν ἀντικανονικῆς ἐφαρμογῆς τοῦ τιμολογίου ἢ λάθους κατὰ τὸν καθορισμὸν ἢ τὴν εἰσπραξίν τῶν τελῶν, ἢ μὲν ἐπὶ πλέον εἰσπραχθεῖσα διαφορά ἐπιστρέφεται ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου, ἢ δὲ ἐπὶ ἔλαττον εἰσπραχθεῖσα διαφορά καταβάλλεται εἰς τὸν σιδηρόδρομον.

2. Αἱ ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου διαπιστούμεναι ἐπὶ πλέον διαφοραὶ πρέπει νὰ γνωστοποιουῦνται αὐτεπαγγέλτως εἰς τὸν ἐνδιαφερόμενον. ἐφόσον αὗται ὑπερβαίνουν τὸ ποσὸν τοῦ ἐνὸς φράγκου ἀνὰ φορτωτικῇ, ὁ δὲ διακανονισμὸς τούτων πρέπει νὰ διενεργηθῇ τὸ ταχύτερον δυνατόν.

3. Ἡ πληρωμὴ πρὸς τὸν σιδηρόδρομον τῶν ἐπὶ ἔλαττον διαφορῶν ἐκλύει τὸν ἀποστολέα ἐφόσον ἡ φορτωτικὴ δὲν ἐξωφλήθῃ. Ὅταν ἡ φορτωτικὴ ἔχει ἤδη παραληφθῇ ὑπὸ τοῦ παραλήπτου ἢ ὅταν ἡ σύμβασις μεταφορᾶς ἐτροποποιήθῃ βάσει τοῦ ἀρθρου 22, ὁ ἀποστολεὺς δὲν ὑποχρεοῦται εἰς πληρωμὴν τῆς ἐπὶ ἔλαττον διαφορᾶς, εἰ μὴ μόνον καθ' ὃ μέτρον ἂν ἀναφέρεται εἰς τὰ ἀντικείμενα ὑπ' αὐτοῦ τέλη βάσει τῆς ἐν τῇ φορτωτικῇ ἀναγραφείσης ὑπ' αὐτοῦ δηλώσεως συναφῶς μὲ τὴν προπληρωμὴν. Ἡ συμπλήρωσις τῆς ἐπὶ ἔλαττον διαφορᾶς ἐκλύει τὸν παραλήπτην.

4. Τὰ ὀφειλόμενα, βάσει τοῦ παρόντος ἀρθρου, ποσὰ ὑπὸκεινται εἰς τόκον πέντε τοῖς ἑκατὸν ἑτησίως, ἐφόσον ταῦτα ὑπερβαίνουν τὸ ποσὸν τῶν δέκα φράγκων ἀνὰ φορτωτικῇ.

Οἱ τόκοι οὗτοι ἄγονται ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς πρὸς πληρωμὴν ὀχλήσεως ἢ ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐν ἀρθρῳ 41 προβλεπομένης διοικητικῆς αἰτήσεως, ἢ ἂν δὲν ἐγένετο οὔτε ἑνὶ τῶν ἑξῆς ἀιτήσεων διοικητικῆ, ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἐγέρσεως τῆς ἀγωγῆς.

#### \* Ἀρθρον 19.

##### Ἀποτίσεις καὶ προκαταβολαί.

1. Ὁ ἀποστολεὺς δύναται νὰ ἐπιβαρύνῃ τὴν ἀποστολὴν του δι' ἀποτίσεως μέχρι τοῦ ποσοῦ τῆς ἀξίας τοῦ ἐμπορεύματος.

Τὸ ποσὸν τῆς ἀποτίσεως πρέπει νὰ ὀρισθῇ εἰς τὸ νόμισμα τῆς χώρας ἀποστολῆς. Τὰ τιμολόγια ὁμοῦς δύνανται νὰ καθορίσων ἐξαιρέσεις.

2. Ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ πληρώσῃ τὴν ἀπότισιν μόνον ὅταν τὸ ποσὸν αὐτῆς καταβληθῇ ἀπὸ τὸν παραλήπτην. Τὸ ποσὸν τοῦτο πρέπει νὰ τεθῇ εἰς διάθεσιν τοῦ ἀποστολέως ἐντὸς τριᾶκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς εἰσπράξεώς του, ἐν περιπτώσει δὲ καθυστερήσεως ὀφείλονται τόκοι πέντε τοῖς ἑκατὸν ἐτησίως ἀρχόμενοι ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς προθεσμίας ταύτης.

3. Ἄν τὸ ἐμπόρευμα παρεδόθῃ εἰς τὸν παραλήπτην ἐν ἔλῳ ἢ ἐν μέρει χωρὶς προηγουμένως νὰ εἰσπραχθῇ ἢ ἀπότισις, ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλῃ εἰς τὸν ἀποστολέα τὸ

ποσὸν τῆς ἐντεῦθεν ζημίας μέχρι τοῦ ποσοῦ τῆς ἀποτίσεως διατηρῶν τὸ δικαίωμα ἀναγωγῆς κατὰ τοῦ παραλήπτου.

4. Διὰ τὴν ἀποστολὴν ἐπὶ ἀποτίσει εἰσπράττεται εἰδικὸν τέλος καθοριστέον διὰ τῶν τιμολογίων. Τὸ τέλος τοῦτο ὀφείλεται καὶ ἂν ἀκόμη ἢ ἀρχικῇ ἀπότισις ἀκυρωθῇ ἢ μειωθῇ διὰ τροποποιήσεως τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς (ἀρθρ. 21 παρ. 1).

5. Αἱ προκαταβολαὶ ἐπὶ τοῦ ἐμπορεύματος γίνονται δεκταὶ βάσει καὶ μόνον τῶν ἰσχυουσῶν διατάξεων ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς.

#### \* Ἀρθρον 20.

##### Δηλώσεις ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως.

1. Δι' ἐκάστην ἀποστολὴν δύναται νὰ γίνῃ δήλωσις ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως ἀναγραφομένη εἰς τὴν φορτωτικὴν ὡς ὀρίζεται ἐν ἀρθρῳ 6 παρ. 7 στοιχ γ). Τὸ ποσὸν τῆς δηλωμένης ἀποζημιώσεως πρέπει νὰ ὀρισθῇ εἰς τὸ νόμισμα τοῦ Κράτους ἀποστολῆς ἢ εἰς χρυσὰ φράγκα ἢ καὶ εἰς οἰονδήποτε ἄλλο νόμισμα ὀριζόμενον διὰ τῶν τιμολογίων.

2. Τὸ τέλος ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως ὑπολογίζεται διὰ τὴν ὅλην διαδρομὴν τῆς μεταφορᾶς βάσει τῶν τιμολογίων τοῦ σιδηροδρόμου ἀποστολῆς.

### ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΤΡΙΤΟΝ

#### Τροποποιήσις τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

#### \* Ἀρθρον 21.

##### Δικαίωμα τοῦ ἀποστολέως πρὸς τροποποιήσιν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

1. Ὁ ἀποστολεὺς δικαιούται νὰ τροποποιήσῃ τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς δι' ἐντολῆς του ὡς κάτωθι:

α) Ὅπως τὸ ἐμπόρευμα ἀποσυρθῇ ἐκ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς.

β) Ὅπως ἡ μεταφορὰ τοῦ ἐμπορεύματος ἀνασταλῇ καθ' ὅδον.

γ) Ὅπως ἡ παράδοσις τοῦ ἐμπορεύματος ἀναβληθῇ.

δ) Ὅπως τὸ ἐμπόρευμα παραδοθῇ εἰς ἕτερον πρόσωπον ἀντὶ τοῦ ὀρισθέντος ἐν τῇ φορτωτικῇ παραλήπτου.

ε) Ὅπως τὸ ἐμπόρευμα παραδοθῇ εἰς ἕτερον σταθμὸν, ἀντὶ τοῦ ὀρισθέντος ἐν τῇ φορτωτικῇ σταθμοῦ προορισμοῦ, ἢ ὅπως τῷ ἐπιστραφῇ εἰς τὸν σταθμὸν ἀποστολῆς. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην δύναται ὁ ἀποστολεὺς νὰ ὀρίσῃ ὅπως ἡ ἀρξαμένη διὰ μικρᾶς ταχύτητος ἀποστολὴ συνεχισθῇ διὰ μεγάλῃς ταχύτητος ἢ ἀντιστρόφως, προϋποτιθεμένου ὅτι ὁ σταθμὸς εἰς ὃν ἐσταμάτησεν ἡ μεταφορὰ λειτουργεῖ δι' ἀμοιότρον τὰς ὑπηρεσίας ταύτας. Δύναται οὗτος ἐπίσης νὰ ὀρίσῃ τὸ ἐφαρμοστέον τιμολόγιον καὶ τὸ ἀκολουθητέον δρομολόγιον.

Ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν τὰ τιμολόγια τοῦ σιδηροδρόμου ἀποστολῆς περιλαμβανόν ἀντιθέτους διατάξεις, γίνονται δεκταὶ αἰτήσεις τροποποιήσεως τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς ἔχουσαι ὡς ἀντικείμενον:

στ) Τὴν ἐπιβαρύνσιν τῆς ἀποστολῆς δι' ἀποτίσεως.

ζ) Τὴν αὔξησιν, ἐλάττωσιν ἢ κατάργησιν τῆς ἀπότισεως.

η) Τὴν ἀνάληψιν τῶν τελῶν συναφῶς μὲ ἀποστολὴν ἢ ὁποῖα δὲν ὑπέχθη ἀρχῆθεν εἰς προπληρωμὴν ἢ τὴν αὔξησιν τοῦ ποσοῦ τῶν ἀναληφθέντων ἀρχῆθεν, κατὰ τὰς ἐν ἀρθρῳ 17 παρ. 2 προβλεπομένας διατυπώσεις, τελῶν.

Πέραν τῶν ἀνωτέρω ἀπαριθμουμένων ἐντολῶν, δὲν γίνονται ἄλλαι δεκταί. Τὰ διεθνή τιμολόγια δύνανται ὁμοῦς νὰ παράσχουν εἰς τὸν ἀποστολέα τὸ δικαίωμα ὅπως διατάξῃ καὶ ἄλλας, πέραν τῶν ἀνωτέρω ἀναφερομένων, τροποποιήσεις.

Αἱ ἐντολαὶ δὲν πρέπει νὰ ἔχουν ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει ὡς συνέπειαν τὴν κατάρτησιν τῆς ἀποστολῆς.

2. Αἱ ἂν ἀναφερόμεναι μεταγενέστεραι ἐντολαὶ πρέπει νὰ δίδονται διὰ γραπτῆς δηλώσεως συμφώνου πρὸς τὸ ἐν Παρρατήματι IV τῆς παρούσης συμβάσεως προβλεπόμενον ὑπόδειγμα.

Ἡ δήλωσις αὕτη θὰ ἀντιγράφεται καὶ θὰ ὑπογράφεται ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ἐπὶ τοῦ ἀντιγράφου τῆς φορτωτικῆς, τὸ ὁποῖον θὰ προσάγεται συγχρόνως εἰς τὸν σιδηρόδρομον. Ὁ σταθμὸς ἀποστολῆς θὰ βεβαιώσῃ τὴν λήψιν τῆς μεταγενεστε-

ρας έντολής διά σφραγίσεως του άντιγράφου φορτωτικής με την χρονολογικήν σφραγίδα του κάτωθεν τής δηλώσεως του άποστολέως, μεθ' ὃ τὸ άντίγραφον φορτωτικής θά επιστρέφεται εἰς τὸν άποστολέα.

Ἄν ὁ σιδηρόδρομος συμμορφωθῆ πρὸς τὰς έντολάς του άποστολέως, χωρὶς νά ἀξιῶση τήν προσαγωγήν του άντιγράφου τῆς φορτωτικής, θά εἶναι υπεύθυνος διά τήν προκληθέν- σομένην ἐκ του γεγονότος τούτου ζημίαν εἰς τὸν παραλήπτην πρὸς τὸν ὁποῖον θά ἔχη ένδεχομένως παραδοθῆ ὑπὸ του άποστολέως τὸ άντίγραφον τούτου.

Ἄν ἡ αίτησις του άποστολέως ἀναφέρεται εἰς αὔξησιν, ἐλάττωσιν ἢ ἀκύρωσιν άποτίσεως, πρέπει οὗτος νά προσαγάγῃ τὸν ἀρχικῶς ἐκδοθέντα τίτλον. Εἰς τὰς περιπτώσεις αὔξεως ἢ μειώσεως τῆς άποτίσεως, ὁ τίτλος οὗτος επιστρέφεται μετὰ διρθῶσιν εἰς τὸν ένδιαφερόμενον, άποσύρεται δὲ ἐκ τῶν χειρῶν του τελευταίου τούτου εἰς τήν περίπτωσην άκυρώσεως τῆς άποτίσεως.

Μεταγενεστέρα έντολή του άποστολέως, διδομένη κατὰ τύπον διάφορον του άνω ὀριζομένου, εἶναι άκυρος.

3. Ὁ σιδηρόδρομος θά ἐκτελῆ τὰς ὑπὸ του άποστολέως μεταγενεστερώς διδομένας έντολάς μόνον εἰς τήν περίπτωσην αὐτῆ διαβιβάζονται μέσω του σταθμοῦ άποστολής.

Ἐφόσον ὁ άποστολεὺς ἤθελε ζητήσῃ τούτο, εἰδοποιεῖται ὁ σταθμὸς προορισμοῦ ἢ ὁ σταθμὸς εἰς ὃν ἐσταμάτησεν ἢ μεταφορά, δαπάνη του άποστολέως, διά τηλ)τος ἢ διά τηλεφωνικῆς εἰδοποιήσεως προερχομένων ἐκ του σταθμοῦ άποστολῆς καὶ ἐπιβεβαιουμένων διά γραπτῆς δηλώσεως. Ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν ἄλλως ὀρίζεται ἐν διεθνεί τιμολογίῳ ἢ ἐν ἄλλαις συμφωνίαις μεταξὺ τῶν ένδιαφερομένων σιδη)μων, ὁ σταθμὸς προορισμοῦ ἢ ὁ σταθμὸς εἰς τὸν ὁποῖον ἐσταμάτησεν ἢ μεταφορά ὀφείλει νά ἐκτελέσῃ τήν μεταγενεστέραν έντολήν χωρὶς νά ἀναμείνῃ τήν ἐπιβεβαίωσιν ἐφόσον τὸ τηλεγράφημα ἢ ἡ τηλεφωνικῆ εἰδοποίησις προέρχεται ἐκ του σταθμοῦ άποστολῆς, πρᾶγμα ὅπερ ἐν ἀμφιβολίᾳ πρέπει νά ἐλεγχθῆ.

4. Τὸ δικαίωμα τροποποιήσεως τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς άποσβέννυται, ἀκόμη καὶ ἂν ὁ άποστολεὺς διακατέγῃ τὸ άντίγραφον τῆς φορτωτικῆς, εἰς τὰς κάτωθι περιπτώσεις:

α) Ὅταν ἡ φορτωτικῆ παρεδόθῃ ἤδη εἰς τὸν παραλήπτην, ἢ

β) Ὅταν ὁ παραλήπτης ἤσκησε τὸ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς προκύπτον ὑπὲρ αὐτοῦ δικαίωμα συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 16 παρ. 4, ἢ

γ) Εὐθὺς ὡς ἡ άποστολῆ εἰσέλθει εἰς τήν τελωνιακὴν περιοχὴν τῆς χώρας προορισμοῦ, του παραλήπτου ὄντος κατὰ τὸ ἄρθρον 22 ἐξουσιοδοτημένου ὅπως δώσῃ τροποποιητικὰς έντολάς.

Ἀπὸ τῆς στιγμῆς ταύτης ὁ σιδηρόδρομος ὀφείλει νά συμμορφωθῆ πρὸς τὰς ὁδηγίας του παραλήπτου.

#### Ἄρθρον 22.

Δικαίωμα του παραλήπτου πρὸς τροποποίησιν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

1. Ὁ παραλήπτης δικαιούται νά τροποποίησῃ τήν σύμβασιν μεταφορᾶς, ἐφόσον ὁ άποστολεὺς δὲν ἔχει ἀναλάβῃ τὰ τέλη, τὰ ὁποῖα ἀναφέρονται εἰς τήν μεταφορὰν ἐν τῇ χώρᾳ προορισμοῦ, οὔτε ἐγγράψῃ ἐν τῇ φορτωτικῇ τήν ἐν ἄρθρῳ 6 παράγρ. 7 στοιχ. η) προβλεπομένην παρατήρησιν.

Αἱ έντολαὶ τὰς ὁποίας δύναται νά δώσῃ ὁ παραλήπτης οὐδὲν ἐπάγονται ἀποτέλεσμα πρὸ τῆς εἰσόδου τῆς άποστολῆς ἐν τῇ τελωνιακῇ περιοχῇ τῆς χώρας προορισμοῦ.

Ὁ παραλήπτης δύναται νά ὀρίσῃ ὅπως:

α) Ἡ μεταφορὰ του ἐμπορεύματος σταματήσῃ καθ' ὁδόν.

β) Ἡ παράδοσις του ἐμπορεύματος ἀναβληθῆ.

γ) Τὸ ἐμπόρευμα παραδοθῆ ἐν τῇ χώρᾳ προορισμοῦ εἰς ἕτερον πρόσωπον ἀντὶ του ὀρισθέντος ἐν τῇ φορτωτικῇ παραλήπτου.

δ) Αἱ ἀπαιτούμεναι τελωνιακαὶ ἢ ἄλλαι διοικητικαὶ διατυπώσεις ἐκτελεσθῶσι κατὰ τὸν ἕνα ἢ τὸν ἄλλον τῶν ἐν ἄρθρῳ 15 παρ. 1 ἔδαφ. 2ον καθωρισμένων ὄρων.

Ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν τὰ διεθνή τιμολό-

για περιέχουν ἀντιθέτους διατάξεις, δύναται προσέτι ὁ άποστολεὺς νά ὀρίσῃ ὅπως:

ε) Τὸ ἐμπόρευμα παραδοθῆ ἐν τῇ χώρᾳ προορισμοῦ εἰς ἕτερον σταθμὸν ἀντὶ του ἐν τῇ φορτωτικῇ ὀρισθέντος σταθμοῦ προορισμοῦ. Εἰς τήν περίπτωσην ταύτην δύναται ὁ παραλήπτης νά ὀρίσῃ ὅπως ἡ ἀρξάμενη διὰ μικρᾶς ταχύτητος άποστολῆ συνεχισθῆ διὰ μεγάλῃς ταχύτητος ἢ ἀντιστρόφως, προϋποτιθεμένου ὅτι ὁ σταθμὸς εἰς ὃν ἐσταμάτησεν ἢ μεταφορά, λειτουργεῖ δι' ἀμφοτέρας τὰς ὑπηρεσίας ταύτας. Δύναται οὗτος ἐπίσης νά ὀρίσῃ τὸ ἐφαρμοστέον τιμολόγιον καὶ τὸ ἀκολουθητέον δρομολόγιον.

Πέραν τῶν άνωτέρω ἀπαριθμουμένων έντολῶν δὲν γίνονται ἄλλαι δεκταί. Τὰ διεθνή τιμολόγια δύναται ὁμοῦ νά παραλλάξῃ εἰς τὸν παραλήπτην τὸ δικαίωμα ὅπως διατάξῃ καὶ ἄλλας, πέραν τῶν άνωτέρω ἀναφερομένων, τροποποιήσεις.

Αἱ έντολαὶ δὲν πρέπει νά ἔχουν, ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει, ὡς συνέπειαν κατάτμησιν τῆς άποστολῆς.

2. Αἱ ὡς άνω ἀναφερόμεναι έντολαὶ πρέπει νά δίδονται διά γραπτῆς δηλώσεως, συμφώνως πρὸς τὸ ἐν τῷ Παραρτήματι IV6 τῆς παρούσης Συμβάσεως προβλεπόμενον ὑπόδειγμα, εἴτε εἰς τὸν σταθμὸν προορισμοῦ, εἴτε εἰς τὸν σταθμὸν εἰσόδου ἐν τῇ χώρᾳ προορισμοῦ.

Πᾶσα έντολή του παραλήπτου διδομένη κατὰ τύπον διάφορον του άνω ὀριζομένου εἶναι άκυρος.

Διὰ τήν άσκησιν του δικαιώματός του πρὸς τροποποίησιν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, ὁ παραλήπτης δὲν ὑποχρεούται νά προσαγάγῃ τὸ άντίγραφον τῆς φορτωτικῆς.

3. Ἐφόσον ὁ παραλήπτης ἤθελεν ζητήσῃ τούτο ὁ σταθμὸς ὅστις ἔλαθε έντολήν τροποποιήσεως διαβιβάσει ταύτην τηλεγραφικῶς ἢ τηλεφωνικῶς δαπάναις του παραλήπτου ὑπὸ ἐπιβεβαίωσιν δι' ἐγγράφου δηλώσεως πρὸς τὸν σταθμὸν ὅστις θά ἐκτελέσῃ τήν έντολήν ταύτην, οὗτος δὲ ὀφείλει νά ἐκτελέσῃ τήν έντολήν χωρὶς νά ἀναμείνῃ τήν ἐπιβεβαίωσιν, ἐφόσον τὸ τηλεγράφημα ἢ τηλ)κῆ εἰδοποίησις προέρχονται ἐκ του άρμοδίου σταθμοῦ πρᾶγμα, ὅπερ, ἐν ἀμφιβολίᾳ, πρέπει νά ἐλεγχθῆ.

4. Τὸ δικαίωμα του παραλήπτου περὶ τροποποιήσεως τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς άποσβέννυται εἰς τὰς κάτωθι περιπτώσεις:

α) Ἐφ' ὅσον ἀνέλαθεν ἤδη τήν φορτωτικῆν.

β) Ἐφ' ὅσον ἤσκησεν τὸ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς προκύπτον ὑπὲρ αὐτοῦ δικαίωμα συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 16 παρ. 4.

γ) Ὅταν τὸ ὑπ' αὐτοῦ ὀρισθὲν πρόσωπον συμφώνως τῇ άνωτέρω παραγράφῳ 1 στοιχ. γ) ἀνέλαθε τήν φορτωτικὴν ἢ ἤσκησε τὰ ἀνήκοντα αὐτῷ συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 16 παρ. 4, δικαιώματα.

5. Ἄν ὁ παραλήπτης δώσῃ έντολήν ὅπως τὸ ἐμπόρευμα παραδοθῆ εἰς ἕτερον πρόσωπον, τὸ πρόσωπον τούτο δὲν δικαιούται νά τροποποίησῃ τήν σύμβασιν μεταφορᾶς.

#### Ἄρθρον 23.

Ἐκτελέσεις τῶν μεταγενεστερώων έντολῶν.

1. Ὁ σιδηρόδρομος δὲν δύναται οὔτε νά ἀρνηθῆ τήν ἐκτέλεσιν τῶν διδομένων αὐτῷ κατὰ τὰ ἄρθρα 21 καὶ 22 έντολῶν, οὔτε νά ἐπιβραδύνη τήν ἐκτέλεσιν τούτων, ἐξαιρέσει τῶν κάτωθι περιπτώσεων: . .

α) Ἡ ἐκτέλεσις δὲν εἶναι πλέον δυνατῆ καθ' ὃν χρόνον αἱ έντολαὶ περιέρχονται εἰς τὸν ὀφείλοντα νά ἐκτελέσῃ ταύτας σταθμὸν.

β) Ἡ ἐκτέλεσις δύναται νά προκαλέσῃ διαταραχὴν εἰς τήν κανονικὴν ὑπηρεσίαν ἐκμεταλλεύσεως.

γ) Ἡ ἐκτέλεσις ἀντίκειται, προκειμένου περὶ ἀλλαγῆς του σταθμοῦ προορισμοῦ, πρὸς τοὺς ισχύοντας Νόμους καὶ Κανονισμοὺς ἐπὶ ἐνόσ τῶν ἔδαφῶν, διὰ τῶν ὁποίων θά διέλθῃ ἡ μεταφορὰ, συγκεκριμένως δὲ ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τῶν τελωνιακῶν καὶ λοιπῶν διοικητικῶν διατάξεων.

δ) Ἡ ἀξία του ἐμπορεύματος προκειμένου περὶ ἀλλαγῆς του σταθμοῦ προορισμοῦ, δὲν καλύπτει κατὰ πᾶσαν πρόβλεψιν τὸ σύνολον τῶν τελῶν μετὰ τὰ ὁποῖα τὸ ἐμπόρευμα τούτο θά ἐαρύνηται κατὰ τήν ἀριξιν εἰς τὸν νέον προορισμὸν αὐτοῦ, ἐκτός ἂν τὸ ποσὸν τῶν τελῶν τούτων καταβληθῆ ἀμέσως ἢ διασφαλισθῆ δι' ἐγγυήσεως.

Εἰς τὰς ἀνωτέρω ἀναφερομένας περιπτώσεις ὁ δώσας τὰς μεταγενεστέας ἐντολὰς εἰδοποιεῖται τὸ ταχύτερον δυνατὸν περὶ τῶν ἐμποδίων τὰ ὅποια ἀντίκεινται εἰς ἐκτέλεσιν τῶν ἐντολῶν του.

Ἄν ὁ σιδηρόδρομος δὲν εἶναι εἰς θέσιν νὰ προβλέψῃ τὰ ἐμπόδια ταῦτα, ὁ δώσας τὰς μεταγενεστέρας ἐντολὰς ὑπέχει ὅλας τὰς συνεπείας, αἱ ὁποῖαι ἀπορρέουν ἐκ τῆς ἐνάρξεως ἐκτελέσεως τῶν ἐντολῶν του.

2. Ἄν, διὰ τῆς μεταγενεστέρας ἐντολῆς, ὀρισθῇ παράδοσις τοῦ ἐμπορεύματος εἰς ἐνδιάμεσον σταθμὸν, τὰ κόμιστρα ὑπολογίζονται διὰ τὴν διαδρομὴν ἀπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς μέχρι τοῦ ἐνδιάμεσου τούτου σταθμοῦ. Ἄν ὅμως ἡ μεταφορά τοῦ ἐμπορεύματος ὑπερέβῃ ἤδη τὸν ἐνδιάμεσον τούτον σταθμὸν, τὰ κόμιστρα ὑπολογίζονται διὰ τὴν διαδρομὴν ἀπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς μέχρι τοῦ σταθμοῦ ὅπου ἐσταμάτησε ἡ μεταφορά καὶ ἀπὸ τοῦ τελευταίου τούτου μέχρι τοῦ διαμέσου σταθμοῦ.

Ἄν ἡ μεταγενεστέρα ἐντολὴ ὀρίσῃ ὅπως τὸ ἐμπόρευμα μεταφερθῇ εἰς ἄλλον σταθμὸν προορισμοῦ ἢ ὅπως τοῦτο ἐπιστραφῇ εἰς τὸν σταθμὸν ἀποστολῆς, τὰ κόμιστρα ὑπολογίζονται διὰ τὴν διαδρομὴν ἀπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς μέχρι τοῦ σταθμοῦ ὅπου ἐσταμάτησεν ἡ μεταφορά καὶ ἀπὸ τοῦ τελευταίου τούτου μέχρι τοῦ νέου σταθμοῦ προορισμοῦ ἢ μέχρι τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς.

Ἐφαρμοστέα τιμολόγια εἶναι τὰ ἰσχύοντα ἐφ' ἐκάστης τῶν διαδρομῶν τούτων κατὰ τὸν χρόνον τῆς συνάψεως τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

Αἱ ἀνωτέρω διατάξεις ἐφαρμόζονται ἐν ἀναλογίᾳ καὶ εἰς τὰ πρόθετα τέλη καὶ λοιπὰς δαπάνας.

3. Αἱ δαπάναι αἱ προκύπτουσαι ἐξ ἐντολῆς τοῦ ἀποστολέως ἢ τοῦ παραλήπτου, ἐξαιρέσει τῶν προκυπτουσῶν ἐκ πταισματος τοῦ σιδηροδρόμου, βαρύνουν τὸ ἐμπόρευμα.

4. Ἐξαιρέσει τῶν διατάξεων τῆς παρ. 1 ὁ σιδηρόδρομος εὐθύνεται, ἐν περιπτώσει ἰδίου αὐτοῦ πταισματος, διὰ τὰς συνεπείας τῆς μὴ ἐκτελέσεως ἢ τῆς ἀνακριβοῦς ἐκτελέσεως ἐντολῆς δοθείσης δυνάμει τῶν ἀρθρῶν 21 καὶ 22. Πάντως ἡ ὑπ' αὐτοῦ καταβλητέα ἀποζημίωσις ἐν οὐδεμίᾳ περιπτώσει δύναται νὰ εἶναι ἀνωτέρα τῆς καταβλητέας ἐν περιπτώσει ἀπωλείας τοῦ ἐμπορεύματος.

#### Ἄρθρον 24.

##### Ἐμπόδια εἰς τὴν μεταφορὰν.

1. Εἰς περίπτωσιν ἐμποδίου εἰς τὴν μεταφορὰν ἀπόκειται εἰς τὸν σιδηρόδρομον νὰ ἀποφασίσῃ ἂν πρέπει, πρὸς τὸ συμφέρον τοῦ ἀποστολέως, νὰ ζητηθῶσιν παρ' αὐτοῦ ὀδηγίαι ἢ ἂν εἶναι προτιμώτερον νὰ μεταφέρῃ αὐτεπαγγέλτως τὸ ἐμπόρευμα διὰ τροποποιήσεως τοῦ δρομολογίου. Ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως ἰδίου πταισματος, ὁ σιδηρόδρομος δικαιούται ν' ἀξιῶσῃ τὰ ἐφαρμοστέα διὰ τοῦ ἀκολουθηθέντος δρομολογίου κόμιστρα καὶ ἔχει ὡς τὴν διάθεσιν του ἀναλόγους πρὸς τὸ δρομολόγιον τοῦτο προθεσμίας ἔστω καὶ ἂν αὐταὶ εἶναι μακρύτεραι τῶν εἰς τὸ ἀρχικὸν δρομολόγιον ἀντιστοιχουσῶν.

2. Μὴ ὑπαρχούσης ἄλλης ὁδοῦ μεταφορᾶς ἢ ἂν, δι' ἄλλους λόγους, ἀποβαίῃ ἀδύνατος ἢ συνέχισις τῆς μεταφορᾶς, ὁ σιδηρόδρομος πρέπει νὰ ζητήσῃ παρὰ τοῦ ἀποστολέως ὀδηγίας. Δὲν εἶναι ὅμως ὑποχρεωτικὴ διὰ τὸν σιδηρόδρομον ἡ αἴτησις ὀδηγίων προκειμένου περὶ παροδικοῦ ἐμποδίου, προκύπτοντος ἐκ τῶν ἐν ἀρθρῷ 5 παρ. 4 προβλεπομένων περιστάσεων.

3. Ὁ ἀποστολέως δύναται νὰ δώσῃ ἐν φορτωτικῇ ὀδηγίᾳ δι' ἣν περίπτωσιν ἤθελε προκύψει ἐμπόδιον εἰς τὴν μεταφορὰν.

Ἄν, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ σιδηροδρόμου, αἱ ὀδηγίαι αὗται ἀδὲν δύναται νὰ ἐκτελεσθῶσιν, ὁ σιδηρόδρομος πρέπει νὰ ζητήσῃ παρὰ τοῦ ἀποστολέως νέας ὀδηγίας.

4. Ὁ ἀποστολέως, εἰδοποιούμενος περὶ ὑπάρξεως ἐμποδίου εἰς τὴν μεταφορὰν, δύναται νὰ δώσῃ σχετικὰς ὀδηγίας εἴτε εἰς τὸν σταθμὸν ἀποστολῆς, εἴτε εἰς τὸν σταθμὸν ὅπου εὐρίσκεται τὸ ἐμπόρευμα.

Ἄν αἱ δίδόμεναι παρ' αὐτοῦ ὀδηγίαι ἀφοροῦν εἰς ἀλλαγὴν

τοῦ παραλήπτου ἢ τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ ἢ ἂν αὐταὶ δίδονται εἰς ἄλλον ἀντὶ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς σταθμὸν, ὀφείλει ὁ ἀποστολέως νὰ καταχωρίσῃ τὰς διδομένας παρ' αὐτοῦ ὀδηγίας καὶ εἰς τὸ ἀντίγραφον φορτωτικῆς ἀπαραιτήτως προσκατέον κατὰ τὸν χρόνον τῆς παραγωγῆς τῶν ὀδηγίων.

Ἄν ὁ σιδηρόδρομος ἐκτελέσῃ τὰς ὀδηγίας τοῦ ἀποστολέως χωρὶς προηγουμένως νὰ ζητήσῃ τὴν προσαγωγὴν τοῦ ἀντιγράφου τῆς φορτωτικῆς καὶ ἐὰν τὸ ἀντίγραφον τοῦτο ἔχει ἤδη μεταβιβάσθῃ εἰς τὸν παραλήπτην, ὁ σιδηρόδρομος θὰ εἶναι ὑπεύθυνος ἐναντὶ τοῦ τελευταίου τούτου διὰ τὴν ἐντεῦθεν τυχὸν προκύψασαν ζημίαν.

5. Ἄν ὁ ἀποστολέως, εἰδοποιηθεὶς περὶ τῆς ὑπάρξεως ἐμποδίου εἰς τὴν μεταφορὰν, δὲν δώσῃ ἐντὸς εὐλόγου προθεσμίας ἐκτελεσίμους ὀδηγίας, θὰ ἐνεργηθῶσιν τὰ δέοντα συμφῶνως πρὸς τοὺς ἰσχύοντας κανονισμοὺς περὶ ἐμποδίων εἰς τὴν παράδοσιν ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου ὅπου ἐκρατήθη τὸ ἐμπόρευμα.

Ἄν τὸ ἐμπόρευμα ἐξεποιήθῃ, τὸ προῖον τῆς ἐκποιήσεως, ἀφαιρουμένων τῶν βαρυνόντων τὸ ἐμπόρευμα τελῶν, πρέπει νὰ τεθῇ εἰς διάθεσιν τοῦ ἀποστολέως.

Ἄν τὸ προῖον ἐκποιήσεως εἶναι κατώτερον τῶν βαρυνόντων τὸ ἐμπόρευμα τελῶν, ὁ ἀποστολέως ὑποχρεοῦται εἰς πληρωμὴν τῆς διαφορᾶς.

6. Ἄν τὸ ἐμπόδιον εἰς τὴν μεταφορὰν ἀρθῇ πρὸ τῆς λήψεως τῶν ὀδηγίων τοῦ ἀποστολέως, τὸ ἐμπόρευμα ἀποστέλλεται εἰς τὸν προορισμὸν του χωρὶς περαιτέρω ἀναμονὴν τῶν ὀδηγίων τούτων, ὁ δὲ ἀποστολέως εἰδοποιεῖται σχετικῶς ἐντὸς τῆς βραχυτέρας δυνατῆς προθεσμίας.

7. Ἄν τὸ ἐμπόδιον εἰς τὴν μεταφορὰν ἀνακύψῃ μετὰ τὴν κατὰ τὸ ἄρθρον 22 τροποποίησιν ὑπὸ τοῦ παραλήπτου τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ εἰδοποιήσῃ τὸν ἐν λόγῳ παραλήπτην. Αἱ διατάξεις τῶν παραγράφων 1, 2, 5 καὶ 6 ἐφαρμόζονται κατ' ἀναλογίαν. Δὲν ὑποχρεοῦται ὅμως οὗτος εἰς προσαγωγὴν τοῦ ἀντιγράφου τῆς φορτωτικῆς.

8. Αἱ διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 23 ἐφαρμόζονται ἐπὶ μεταφορῶν διενεργουμένων δυνάμει τοῦ παρόντος ἀρθροῦ.

#### Ἄρθρον 25.

##### Ἐμπόδια εἰς τὴν παράδοσιν.

1. Ὅταν παρυσιασθῇ ἐμπόδιον εἰς τὴν παράδοσιν τοῦ ἐμπορεύματος, ὁ σταθμὸς προορισμοῦ ὀφείλει νὰ εἰδοποιήσῃ ἀμέσως περὶ τούτου τὸν ἀποστολέα μέσω τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς καὶ νὰ ζητήσῃ ὀδηγίας του. Πρέπει ἐξ ἄλλου νὰ εἰδοποιηθῇ ὁ ἀποστολέως ἀπ' εὐθείας καὶ χωρὶς παρέμβασιν τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς, εἴτε γραπτῶς εἴτε τηλεγραφικῶς, ἐφόσον οὗτος διετύπωσεν σχετικὴν περὶ τούτου αἴτησιν ἐν τῇ φορτωτικῇ. Τὰ τέλη τῶν εἰδοποιήσεων τούτων βαρύνουν τὸ ἐμπόρευμα.

Ἄν τὸ ἐμπόδιον διὰ τὴν παράδοσιν ἀρθῇ πρὸ τῆς λήψεως ὑπὸ τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ τῶν ὀδηγίων τοῦ ἀποστολέως, τὸ ἐμπόρευμα παραδίδεται εἰς τὸν παραλήπτην, σχετικῆ δὲ περὶ τῆς παραδόσεως εἰδοποιήσις ἀπευθύνεται ἀμέσως πρὸς τὸν ἀποστολέα διὰ συστημένης ἐπιστολῆς. Τὰ τέλη τῆς ταύτης εἰδοποιήσεως βαρύνουν τὸ ἐμπόρευμα.

Ἄν ὁ παραλήπτης ἀρνήθῃ νὰ παραλάβῃ τὸ ἐμπόρευμα ὁ ἀποστολέως δικαιούται νὰ δώσῃ σχετικὰς ὀδηγίας ἔστω καὶ ἂν δὲν δύναται νὰ προσαγάγῃ τὸ ἀντίγραφον τῆς φορτωτικῆς.

Ὁ ἀποστολέως δύναται ἐπίσης νὰ ζητήσῃ ἐν τῇ φορτωτικῇ ὅπως τὸ ἐμπόρευμα ἐπιστραφῇ εἰς αὐτὸν αὐτεπαγγέλτως ἐφ' ὅσον ἤθελε προκύψει ἐμπόδιον εἰς τὴν μεταφορὰν. Ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως ταύτης, τὸ ἐμπόρευμα δὲν δύναται νὰ ἐπιστραφῇ εἰς τὸν ἀποστολέα ἀνευ ρητῆς συγκαταθέσεως του.

Ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως κατ' ἣν ἄλλως ὀρίζουν τὰ τιμολόγια, αἱ ὀδηγίαι τοῦ ἀποστολέως πρέπει νὰ διαβιβάζονται μέσω τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς.

2. Διὰ πᾶν ὅτι δὲν προβλέπεται ἐν τῇ παρ. 1, τηρουμένων δὲ καὶ τῶν διατάξεων τοῦ ἀρθροῦ 45, ὁ τρόπος ἐνεργείας ἐπὶ περιπτώσεως ἐμποδίου εἰς τὴν παράδοσιν καθορίζεται ὑπο

των ισχυόντων Νόμων και Κανονισμών επί του έπιφορτισμένου με την παράδοσιν σιδηροδρόμου.

Αν τὸ εμπόρευμα ἐξεπονήθη, τὸ προϊόν τῆς ἐκποιήσεως, ἀραιουμένων τῶν βαρυνόντων τὸ εμπόρευμα τελῶν, πρέπει νὰ τεθῆ εἰς διάθεσιν τοῦ ἀποστολέως.

Αν τὸ προϊόν ἐκποιήσεως εἶναι κατώτερον τῶν βαρυνόντων τὸ εμπόρευμα τελῶν ὁ ἀποστολεὺς ὑποχρεοῦται εἰς πληρωμὴν τῆς διαφορᾶς.

3. Ἄν τὸ ἐμπόδιον εἰς τὴν μεταφορὰν ἀνακύψῃ μετὰ τὴν κατὰ τὸ ἄρθρον 22 τροποποίησιν ὑπὸ τοῦ παραλήπτου τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, ὁ σιδηροδρόμος ὑποχρεοῦται νὰ εἰδοποιήσῃ τὸν ἐν λόγῳ παραλήπτην, διὰ τὸν ὁποῖον ἐφαρμόζεται κατ' ἀναλογίαν ἡ διάταξις τῆς παρ. 2, ἐδάφ. δευτέρου.

4. Αἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 23 ἐφαρμόζονται ἐπὶ μεταφορῶν διενεργουμένων δυνάμει τοῦ παρόντος ἄρθρου.

### ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ

Εὐθύνη. Ἀγωγὰ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΠΡΩΤΟΝ

Εὐθύνη.

Ἄρθρον 26.

Συλλογικὴ εὐθύνη τῶν σιδηροδρόμων

1. Ὁ σιδηροδρόμος ὁ ὁποῖος ἐδέχθη πρὸς μεταφορὰν τὸ εμπόρευμα, μετὰ τῆς φορτωτικῆς, εὐθύνεται διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς μεταφορᾶς ἐπὶ τῆς ὅλης διαδρομῆς μέχρι τῆς παραδόσεως.

2. Ἐκαστος τῶν ἐπομένων κατὰ σειράν σιδηροδρόμων, διὰ μόνου τοῦ γεγονότος τῆς ὑπ' αὐτοῦ παραλαβῆς τοῦ εμπορεύματος μετὰ τῆς ἀρχικῆς φορτωτικῆς, ὑπεισέρχεται εἰς τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς κατὰ τοὺς ὅρους τοῦ ἐγγράφου τούτου καὶ ἀναλαμβάνει τὰς ἐντεῦθεν ἀπορροεῦσας ὑποχρεώσεις, τηρουμένων τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 43 παρ. 3 σχετικῶς μετὰ τὸν σιδηροδρόμον προορισμοῦ.

Ἄρθρον 27.

Ἐκτασις τῆς εὐθύνης.

1. Ὁ σιδηροδρόμος εὐθύνεται δι' ὑπέρβασιν τῆς προθεσμίας παραδόσεως διὰ ζημίαν ἐξ ὀλικῆς ἢ μερικῆς ἀπώλειας ἢ καὶ βλάβης τοῦ εμπορεύματος, αἱ ὁποῖαι ἐπέρχονται κατὰ τὸν ἀπὸ τῆς παραλαβῆς πρὸς μεταφορὰν μέχρι τῆς παραδόσεως χρόνον.

1. Ὁ σιδηροδρόμος ἀπαλλάσσεται τῆς εὐθύνης ταύτης ἂν ἡ ὑπέρβασις τῆς προθεσμίας παραδόσεως, ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη προῆλθεν ἐκ πταίσματος τοῦ δικαιούχου ἢ ἐξ ἐντολῆς αὐτοῦ διὰ τὴν ὁποῖαν δὲν συντρέχει ὑπαιτιότης τοῦ σιδηροδρόμου, ἐξ ἰδίου ἐλαττώματος τοῦ εμπορεύματος (ἔσωτερικὴ ἀλλοίωσις, φύρα κλπ.) ἢ ἐκ περιστατικῶν ἀναποφύκτων διὰ τὸν σιδηροδρόμον, τὰς συνεπείας τῶν ὁποίων δὲν ἴδυντο αὐτὸς νὰ ἀποτρέψῃ.

3. Ὁ σιδηροδρόμος ἀπαλλάσσεται τῆς εὐθύνης ταύτης ἐὰν ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη προέκυψαν ἐξ εἰδικῶν κινδύνων, οἱ ὁποῖοι ἐνυπάρχουν εἰς ἐν ἡ πλείονα ἐκ τῶν κάτωθι περιστατικῶν:

α) τὴν ἐκτέλεσιν τῆς μεταφορᾶς δι' ἀνοικτοῦ φορτηγοῦ κατ' ἀκολουθίαν τῶν ἐφαρμοστέων διατάξεων ἢ τῶν μετὰ τοῦ ἀποστολέως συναφθεισῶν καὶ ἐν τῇ φορτωτικῇ μνημονευθεισῶν εἰδικῶν συμφωνιῶν,

β) τὴν ἐλλείψιν ἢ τὴν ἐλαττωματικότητα τῆς συσκευασίας δι' εμπορεύματα τὰ ὁποῖα, ὡς ἐκ τῆς φύσεώς των, ὑπόκεινται εἰς φύρην ἢ βλάβην ὅταν εἶναι ἀσυσκευάστα ἢ πλημμελῶς συσκευασμένα,

γ) τὴν φόρτωσιν ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ἢ τὴν ἐκφόρτωσιν ὑπὸ τοῦ παραλήπτου κατ' ἀκολουθίαν τῶν ἐφαρμοστέων διατάξεων ἢ τῶν μετὰ τοῦ ἀποστολέως συναφθεισῶν καὶ ἐν τῇ φορτωτικῇ μνημονευθεισῶν εἰδικῶν συμφωνιῶν ἢ τῶν μετὰ τοῦ παραλήπτου συναφθεισῶν εἰδικῶν συμφωνιῶν. τὴν πλημμελῆ φόρτωσιν αὕτη διενεργήθη ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως, κατ' ἀκολουθίαν τῶν ἐφαρμοστέων διατάξεων

ἢ τῶν μετὰ τοῦ ἀποστολέως συναφθεισῶν καὶ ἐν τῇ φορτωτικῇ μνημονευθεισῶν εἰδικῶν συμφωνιῶν,

δ) τὴν ἐκτέλεσιν ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως, τοῦ παραλήπτου, ἢ ὑπὸ ἐντολοδόχου ἐνὸς ἐκ τῶν δύο, τῶν ὑπὸ τῶν τελωνειακῶν ἢ ἄλλων διοικητικῶν ἀρχῶν ἀπαιτουμένων διατυπώσεων,

ε) τὴν φύσιν ὀρισμένων εμπορευμάτων ἐκτεθειμένων, διὰ λόγους συμφεῖς πρὸς αὐτὴν ταύτην τὴν φύσιν των, εἰς κίνδυνον. εἴτε ἀπωλείας, ὀλικῆς ἢ μερικῆς, εἴτε βλάβης συγκεκριμένως δὲ ἐκ θραύσεως, σκωριάσεως, ἐσωτερικῆς καὶ αὐτομάτου ἀλλοιώσεως, ξηράσεως, διασπορᾶς,

στ) τὴν ἀποστολὴν θάσει ἀντικανονικῆς, ἀνακριβοῦς ἢ ἀτελοῦς δηλώσεως ἀντικειμένων ἀποκλειομένων τῆς μεταφορᾶς, τὴν ὑπὸ ἀνακριβῆ ἢ ἀτελῆ δηλώσιν ἢ ὑπὸ παράλειψιν ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως τῆς τηρήσεως τῶν καθωρισμένων μέτρων ἀσφαλείας διενέργειαν τῆς ἀποστολῆς, προκειμένου περὶ εμπορευμάτων μεταφερομένων ὑπὸ ὄρους.

ζ) τὴν μεταφορὰν ζώντων ζώων.

η) τὴν μεταφορὰν ἀποστολῶν, αἱ ὁποῖαι, θάσει τῆς παρούσης συμβάσεως, τῶν ἐφαρμοστέων διατάξεων ἢ τῶν μετὰ τοῦ ἀποστολέως συναφθεισῶν καὶ ἐν τῇ φορτωτικῇ μνημονευθεισῶν εἰδικῶν συμφωνιῶν πρέπει νὰ διενεργῶνται ὑπὸ συνοδείαν, ἐφόσον ἡ συνοδεία αὕτη σκοπεῖ τὴν ἀποτροπὴν τοῦ κινδύνου τούτου.

Ἄρθρον 28.

Βάρος ἀποδείξεως.

1. Ἡ ἀπόδειξις τοῦ ὅτι ἡ ὑπέρβασις τῆς προθεσμίας παραδόσεως ἢ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη προῆλθεν ἐξ οἰουδὴποτε τῶν ἐν ἄρθρῳ 27 παρ. 2 προβλεπομένων περιστατικῶν ἐαρύνει τὸν σιδηροδρόμον.

2. Ἐφόσον ὁ σιδηροδρόμος ἀποδεικνύει ὅτι, κατὰ τὰ συντρέξαντα πραγματικὰ περιστατικά, ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη ἠδύνατο νὰ προέλθῃ ἐξ ἐνὸς ἢ πολλῶν τῶν ἐν ἄρθρῳ 27 παρ. 3 προβλεπομένων εἰδικῶν κινδύνων συντρέχει τεκμήριον περὶ τοῦ ὅτι αὕτη προῆλθε πράγματι ἐκεῖθεν. Ὁ δικαιούχος ὅμως εἶχει δικαίωμα ἀναποδείξεως περὶ τοῦ ὅτι ἡ ζημία οὐδόλως προῆλθεν ἢ τοῦλάχιστον δὲν προῆλθεν ἀποκλειστικῶς ἐκ τοιούτου κινδύνου.

Τὸ τεκμήριον τοῦτο δὲν ἰσχύει διὰ τὴν ἐν ἄρθρῳ 27 παρ. 3, στοιχ. α) προβλεπομένην περίπτωσιν ἐπὶ ἀσυνήθους σοβαροῦ ἐλλείμματος ἢ ἀπωλείας δεμάτων.

Ἄρθρον 29.

Τεκμήριον ἐπὶ περιπτώσεως ἐπαναποστολῆς.

1. Ἐφόσον ἡ κατὰ τοὺς ὅρους τῆς παρούσης συμβάσεως διενεργηθεῖσα ἀποστολὴ κατέστη ἀντικειμένου ἐπαναποστολῆς κατὰ τοὺς ὅρους τῆς ἰδίας συμβάσεως, διπιστώθη δὲ μετὰ τὴν ἐπαναποστολὴν ἢ ὑπαρξῆς μερικῆς ἀπώλειας ἢ βλάβης, συντρέχει τεκμήριον περὶ τοῦ ὅτι ἡ μερικὴ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη προέκυψαν κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς τελευταίας συμβάσεως μεταφορᾶς ἐφόσον πληροῦνται αἱ κάτωθι προϋποθέσεις:

α) ἡ ἀποστολὴ παρέμεινε συνεχῶς ὑπὸ τὴν φύλαξιν τοῦ σιδηροδρόμου,

β) ἡ ἀποστολὴ ἐπαναπεστάλη εἰς ἡν κατάστασιν ἀφίκετο αὕτη εἰς τὸν σταθμὸν ἐπαναποστολῆς.

2. Τὸ αὐτὸ τεκμήριον ἰσχύει καὶ ἂν ἡ πρὸ τῆς ἐπαναποστολῆς σύμβασις μεταφορᾶς δὲν ὑπήγετο εἰς τὴν παρούσαν σύμβασιν, προϋποτιθεμένου ὅμως ὅτι ἡ παρούσα Σύμβασις θὰ ἦτο ἐφαρμοστέα εἰς τὴν περίπτωσιν κατ' εὐθείαν ἀποστολῆς ἀπὸ τοῦ ἀρχικοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς πρὸς τὸν τελικὸν σταθμὸν προορισμοῦ.

Ἄρθρον 30.

Τεκμήριον ἀπώλειας τοῦ εμπορεύματος. Περίπτωσις ἀνευρέσεως τοῦ ἀπωλεσθέντος εμπορεύματος.

1. Ὁ δικαιούχος δύναται, ἄνευ περαιτέρω ἀποδείξεων, νὰ θεωρήσῃ τὸ εμπόρευμα ἀπωλεσθὲν ἐφόσον τοῦτο δὲν παρεδόθη εἰς τὸν παραλήπτην ἢ δὲν ἐτέθη εἰς διάθεσίν του ἐντὸς τριάκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς λήξεως τῶν προθεσμῶν παραδόσεως.

2. Ὁ δικαιούχος, δεχόμενος τὴν πληρωμὴν ἀποζημιώσεως

διά τὸ ἀπωλεσθῆν ἐμπόρευμα, δύναται νὰ ζητήσῃ γραπτῶς ὅπως εἰδοποιήθῃ ἀμέσως καθ' ἣν περίπτωσιν τὸ ἐμπόρευμα ἤθελεν ἀνευρεθῆ ἐντὸς τοῦ ἐπομένου ἀπὸ τῆς πληρωμῆς τῆς ἀποζημιώσεως ἔτους. Περὶ τῆς ὑποβολῆς τῆς αὐτῆς αἰτήσεως δίδεται εἰς τὸν αἰτοῦντα ἔγγραφος βεβαίωσις.

3. Ἐντὸς προθεσμίας τριάκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς λήψεως τῆς εἰδοποιήσεως ταύτης, ὁ δικαιούχος δύναται νὰ ἀξιώσῃ ὅπως τὸ ἐμπόρευμα παραδοθῇ εἰς αὐτὸν εἰς οἰονδήποτε σταθμὸν τῆς διαδρομῆς ἐναντι πληρωμῆς παρ' αὐτοῦ τῶν τελῶν μεταφορᾶς ἀπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς μέχρι τοῦ σταθμοῦ ὅπου γίνεται ἡ παράδοσις καὶ ἐπὶ ἐπιστροφή τῆς ἢν ἔλαβεν οὗτος ἀποζημιώσεως, ἀφαιρουμένων ἐνδεχομένως τῶν τελῶν τὸ ὅποια εἶχον περιληφθῆ εἰς τὴν ἐν λόγω ἀποζημίωσιν κα' ἐπιφυλαττομένου παντὸς δικαιώματος πρὸς ἀποζημίωσιν διὰ τὴν ἐν ἀρθρῷ 34 καί, ἐνδεχομένως, ἐν ἀρθρῷ 36 προβλεπομένην ὑπέρβασιν τῆς προθεσμίας παραδόσεως.

4. Ἐν ἑλλείψει, εἴτε τῆς ἐν παρ. 2 προβλεπομένης αἰτήσεως, εἴτε ὁδηγίων διδομένων ἐντὸς τῆς ἐν παρ. 3 ὁριζομένης προθεσμίας τριάκοντα ἡμερῶν, ἡ ἀκόμη ἀν τὸ ἐμπόρευμα ἀνευρεθῇ μετὰ παρέλευσιν ἔτους ἀπὸ τῆς πληρωμῆς τῆς ἀποζημιώσεως, ὁ σιδηρόδρομος θὰ διαθέσῃ τοῦτο συμφώνως πρὸς τοὺς Νόμους καὶ Κανονισμοὺς τοῦ Κράτους εἰς ὃ ἀνήκει οὗτος.

#### Ἄρθρον 31.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ ἀπωλείας τοῦ ἐμπορεύματος.

1. Εἰς ἄς περιπτώσεις ὁ σιδηρόδρομος βαρύνεται, βάσει τῶν διατάξεων τῆς παρουσίας συμβάσεως, με ἀποζημιώσιν δι' ὀλικὴν ἢ μερικὴν ἀπώλειαν ἐμπορεύματος, ἡ ἀποζημιώσις αὕτη ὑπολογίζεται ὡς κάτωθι:

βάσει τῆς χρηματιστηριακῆς τιμῆς.

ἐν ἑλλείψει τοιαύτης, βάσει τῆς τρεχούσης ἀγοραίας τιμῆς, ἐν ἑλλείψει ἀμφοτέρων, βάσει τῆς συνήθους ἀξίας.

Τὰ στοιχεῖα διὰ τὸν ὑπ' ὄψιν ὑπολογισμὸν ἀφορῶσιν ἐμπορεύματα τοῦ αὐτοῦ εἶδους καὶ ποιότητος ἐν τῷ τόπῳ καὶ κατὰ τὸν χρόνον κατὰ τὸν ὁποῖον τὸ ἐμπόρευμα ἐγένετο δεκτὸν πρὸς μεταφορὰν.

Ἡ ἀποζημιώσις δὲν δύναται ἐν τούτοις νὰ ὑπερβῇ τὸ ποσὸν τῶν 100 φράγκων ἀνὰ χιλιόγραμμα ἐλλείποντες μικτοῦ βάρους, τηρουμένων τῶν ἐν ἀρθρῷ 35 προβλεπομένων περιορισμῶν.

Ἐπιστρέφονται, ἐξ ἄλλου, τὰ κόμιστρα, τὰ τελωνιακὰ δικαιώματα καὶ ἄλλα ποσὰ καταβληθέντα διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ ἀπωλεσθέντος ἐμπορεύματος ἀνευ ἄλλης ἀποζημιώσεως.

2. Εἰς ἣν περίπτωσιν τὰ στοιχεῖα τὰ χρησιμοποιηθέντα ὡς βάσις διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ἀποζημιώσεως, δὲν ἔχουν ἐκφρασθῆ εἰς τὸ νόμισμα τοῦ Κράτους ὅπου καὶ ζητεῖται ἡ ἀποζημιώσις, ἡ μετατροπὴ γίνεται βάσει τῆς τιμῆς συναλλαγμάτων ἐν τῷ χρόνῳ καὶ τῷ τόπῳ καταβολῆς τῆς ἀποζημιώσεως.

#### Ἄρθρον 32.

Περιορισμοὶ τῆς εὐθύνης ἐπὶ ἑλλείμματος (φύρας).

1. Ὡς πρὸς τὰ ἐμπορεύματα, τὰ ὅποια, λόγω τῆς φύσεώς των, ὑπόκειται γενικῶς εἰς ἑλλείμμα (φύραν) κατὰ τὴν πορείαν, διὰ μόνου τοῦ γεγονότος τῆς μεταφορᾶς αὐτῶν, ὁ σιδηρόδρομος εὐθύνεται μόνον διὰ τὸ μέρος τοῦ ἑλλείμματος τούτου, τὸ καθ' ὑπέρβασιν τοῦ ὡς κάτωθι καθοριζομένου ὀρίου ἀνοχῆς, ἀνεξαρτήτως τῆς διανυθείσης διαδρομῆς.

α) Δύο ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ βάρους διὰ τὸ ρευστὰ ἢ διὰ τὰ ἐν καταστάσει ὑγρότητος παραδιδόμενα πρὸς μεταφορὰν ἐμπορεύματα ὡς καὶ διὰ τὰ ἀκόλυθα ἐμπορεύματα:

Γλυκὸρίζα, ξύλα βαφῆς, τριμμένα ἢ ἀλεσμένα, μῆκυτες (μανιτάρια) νωποί, ἀνθραξ καὶ κόκ, κέρατα καὶ ὄνυχες ζῶων, τρίχες, δέρματα κατεργασμένα, ὑπολείμματα δερμάτων, φλοιοί, φύλλα καπνοῦ νωπά, γουναρικά, καρποὶ νωποί, ξηροὶ ἢ ἐψυγμένοι, λίπη, λυκίσκος, ἔριον, λαχανικά νωπά, κόλλα δένδρων νωπή, ὅσα ὀλόκληρα ἢ ἀλεσμένα, δέρματα ἀκατεργαστά, ἰχθυεῖς ἀπεξηραμένοι, ρίζαι, σάπωνες καὶ πη-

κὰ ἔλαια, ἄλας, τρίχες χοίρου, καπνὸς καμμένος, τένοντες ζῶων, τύρφη.

β) Ἐν ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν, δι' ὅλα τὰ ἄλλα ἐν ξηροῦ καταστάσει ἐμπορεύματα, τὰ ὑποκείμενα ὁμοίως εἰς ἑλλείμμα (φύραν) λόγω μεταφορᾶς.

2. Δὲν δύναται νὰ γίνῃ ἐπὶ κλήσιν τοῦ ἐν παρ. 1 προβλεπομένου περιορισμοῦ εὐθύνης, ἐφόσον ἀποδεικνύεται, κατὰ τὰ συντρέχοντα πραγματικὰ περιστατικά, ὅτι ἡ ἀπώλεια δὲν ὀφείλεται εἰς αἰτία δικαιολογούντα τὴν ἀνοχὴν.

3. Καθ' ἣν περίπτωσιν μεταφέρονται πολλὰ δέματα διὰ μιᾶς μόνης φορτωτικῆς, τὸ ἑλλείμμα (φύρα) ὑπολογίζεται δι' ἕκαστον δέμα ἐφόσον τὸ κατὰ τὴν ἀποστολὴν βάρος αὐτοῦ ἐνεδείχθῃ χωριστὰ ἐν τῇ φορτωτικῇ ἢ δύναται νὰ διαπιστωθῇ κατ' ἄλλον τρόπον.

4. Ἐπὶ ὀλικῆς ἀπωλείας ἐμπορεύματος δὲν γίνεται ἔκπτωσης βάρους δι' ἑλλείμμα (φύραν) λόγω μεταφορᾶς κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ἀποζημιώσεως.

5. Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος ἀρθροῦ δὲν θίγουν παντάπασιν τὰς διατάξεις τῶν ἀρθρῶν 27 καὶ 28.

#### Ἄρθρον 33.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ βλάβης τοῦ ἐμπορεύματος.

Εἰς περίπτωσιν βλάβης, ὁ σιδηρόδρομος ὀφείλει νὰ καταβάλλῃ τὸ ποσὸν καθ' ὃ ἐμειώθη ἡ ἀξία τοῦ ἐμπορεύματος ἀνευ ἄλλης ἀποζημιώσεως. Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ ποσοῦ τούτου λαμβάνεται ὡς βάσις τὸ ποσοστὸν κατὰ τὸ ὁποῖον ἐμειώθη ἡ κατὰ τὸ ἀρθρὸν 31 καθοριζομένη ἀξία τοῦ ἐμπορεύματος εἰς τὸν τόπον προορισμοῦ. Ὅμοίως καὶ κατὰ τὴν αὕτην ἀναλογίαν ἐπιστρέφονται τὰ ἐν ἀρθρῷ 31 παρ. 1, τελευταῖον ἐδάφιον, προβλεπόμενα τέλη.

Ἡ ἀποζημιώσις δὲν δύναται, ἐν τούτοις, νὰ ὑπερβῇ τὰ κάτωθι ὄρια:

α) ἀν τὸ σύνολον τῆς ἀποστολῆς ὑπέστη μείωσιν ἀξίας λόγω τῆς βλάβης, τὸ ποσὸν τῆς καταβλητέας ἀποζημιώσεως δι' ὀλικὴν ἀπώλειαν,

β) ἀν μέρος μόνον τῆς ἀποστολῆς ὑπέστη μείωσιν ἀξίας λόγω τῆς βλάβης, τὸ ποσὸν τῆς καταβλητέας ἀποζημιώσεως δι' ἀπώλειαν τοῦ ὑποστάντος τὴν μείωσιν ἀξίας τμήματος.

#### Ἄρθρον 34.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ ὑπερβάσεως τῆς προθεσμίας παραδόσεως.

1. Ἐπὶ ὑπερβάσεως τῆς προθεσμίας παραδόσεως, ἀν ὁ δικαιούχος δὲν ἀποδείξῃ ὅτι προέκυψεν ἐντεῦθεν ζημία, ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλλῃ τὸ δέκατον τῶν κομιστρῶν δι' ἕκαστον κλάσμα ὑπερβάσεως ἀντιστοιχοῦν εἰς τὸ δέκατον τῆς προθεσμίας παραδόσεως, οἰουδήποτε κλάσματος ὑπερβάσεως κατωτέρου τοῦ δεκάτου τῆς προθεσμίας παραδόσεως λαμβανομένου ὡς πλήρους δεκάτου. Τὸ τέταρτον τοῦ ποσοῦ τῶν κομιστρῶν ἀποτελεῖ τὸ ἀνώτατον ὄριον ἀποζημιώσεως.

2. Ἄν ἀποδειχθῇ ὅτι προέκυψε ζημία ἐκ τῆς ὑπερβάσεως τῆς προθεσμίας μεταφορᾶς, καταβάλλεται διὰ τὴν ζημίαν ταύτην ἀποζημιώσις οὐχὶ ἀνωτέρα τοῦ διπλασίου ποσοῦ τῶν κομιστρῶν.

3. Αἱ ἐν ταῖς παραγράφους 1 καὶ 2 προβλεπόμεναι ἀποζημιώσεις δὲν δύναται νὰ καταβληθῶσι ὁμοῦ μετὰ τῶν ἀποζημιώσεων δι' ὀλικὴν ἀπώλειαν τοῦ ἐμπορεύματος.

Ἐπὶ μερικῆς ἀπωλείας αἱ ἀποζημιώσεις αὗται καταβάλλονται, συντρεχούσης περιπτώσεως, διὰ τὸ μὴ ἀπωλεσθῆν τμήμα τῆς ἀποστολῆς.

Ἐπὶ περιπτώσεως βλάβης, καταβάλλονται αὗται, συντρεχούσης περιπτώσεως, ὁμοῦ μετὰ τῆς ἐν ἀρθρῷ 33 προβλεπομένης ἀποζημιώσεως.

Εἰς πᾶσαν περίπτωσιν ἀδροιστικῆ καταβολῆ τῶν ἐν ταῖς παραγράφους 1 καὶ 2 προβλεπομένων ἀποζημιώσεων μετὰ τῶν ἐν ἀρθροῖς 31 καὶ 33 προβλεπομένων τοιούτων δὲν δύναται νὰ καταλήξῃ εἰς πληρωμὴν συνολικῆς ἀποζημιώσεως ἀνωτέρας ἀπὸ τὴν καταβλητέαν δι' ὀλικὴν ἀπώλειαν τοῦ ἐμπορεύματος.

## \*Άρθρον 35.

Περιορισμός τῆς ἀποζημιώσεως δυνάμει ὀρισμένων τιμολογίων.

Εἰς ἄς περιπτώσεις ὁ σιδηρόδρομος παρέχει εἰς τὸ κοινὸν εἰδικούς ὄρους μεταφορᾶς (εἰδικὰ ἢ ἐξαιρετικὰ τιμολόγια), περιλαμβανόμενος ἐκπτώσιν ἐπὶ τῶν κμιστρῶν κατὰ τὰ κοινὰ (γενικὰ) τιμολόγια, δύναται οὗτος νὰ περιορίσῃ τὴν πρὸς τὸν δικαιούχον ὀφειλομένην ἀποζημιώσιν δι' ὑπέρβασιν τῆς ποθεσμίας παραδόσεως, ἀπώλειαν ἢ βλάβην, ἐφόσον τοιοῦτος περιορισμὸν μνημονεύεται ἐν τῷ τιμολογίῳ.

Ἄν ὁ τοιοῦτος περιορισμὸς προκύπτει ἐκ τιμολογίου ἐφαρμοσθέντος ἐπὶ τμήματος μόνον τῆς διαδρομῆς, δύναται νὰ γίνῃ ἐπικλησις αὐτοῦ μόνον ἐν τῷ γενεσιουργῶν τῆς ἀποζημιώσεως αἴτιον προέκυψεν ἐπὶ τοῦ ἐν λόγῳ τμήματος διαδρομῆς.

## \*Άρθρον 36.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ περιπτώσεως καθ' ἣν ἐδηλώθη ἰδιαιτέρα ἀποζημιώσις.

Ἐφόσον ἐγένετο δήλωσις ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως δύναται νὰ ζητηθῇ, πέραν τῶν ἐν τοῖς ἀρθροῖς 31, 33, 34 ἐνδεχομένως δὲ καὶ ἐν ἀρθρῷ 35 προβλεπομένων ἀποζημιώσεων, καὶ ἡ ἐπανόρθωσις τῆς ἀποδιδνυομένης προσθέτου ζημίας μέχρι τοῦ δηλωθέντος ποσοῦ ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως.

## \*Άρθρον 37.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ περιπτώσεως δόλου ἢ βαρείας ἀμελείας τοῦ σιδηροδρόμου.

Γενικῶς ἂν ἡ ὑπέρβασις ποθεσμίας παραδόσεως, ἡ ὀλικὴ ἢ μερικὴ ἀπώλεια ἢ βλάβη τοῦ ἐμπορεύματος ὀφείλονται εἰς δόλον ἢ βαρείαν ἀμελείαν τοῦ σιδηροδρόμου, ὁ δικαιούχος ἀποζημιούται πλήρως διὰ τὴν ἀποδιδνυομένην ζημίαν. Ἐν περιπτώσει βαρείας ἀμελείας, ἡ εὐθύνη περιορίζεται, πάντως, εἰς τὸ διπλάσιον τῶν ἐν ἀρθροῖς 31, 33, 34, 35 καὶ 36 προβλεπομένων ἀνωτάτων ὀρίων.

## \*Άρθρον 38.

Τόκοι τῆς ἀποζημιώσεως.

1. Ὁ δικαιούχος δύναται νὰ ἀξιώσῃ τόκους ἐπὶ τοῦ ποσοῦ τῆς ἀποζημιώσεως. Οἱ τόκοι οὗτοι ὑπολογιζόμενοι πρὸς πέντε τοῖς ἑκατὸν ἑτησίως ὀφείλονται μόνον ἐν τῷ ποσῷ τῆς ἀποζημιώσεως εἶναι ἀνώτερον τῶν δέκα φράγκων ἀνὰ φορτωτικὴν, τρέχουν δὲ ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐν ἀρθρῷ 41 προβλεπομένης διοικητικῆς αἰτήσεως ἢ ἐν δὲν ὑπεβλήθη ταύτη αἰτήσις, ἀπὸ τῆς ἐγέρσεως τῆς ἀγωγῆς.

2. Εἶναι ἐπιστρεπτέα πᾶσα ἀνευ νομίμου αἰτίας εἰσπραχθεῖσα ἀποζημιώσις.

## \*Άρθρον 39.

Εὐθύνη τοῦ σιδηροδρόμου διὰ τοὺς ὑπαλλήλους του.

Ὁ σιδηρόδρομος εὐθύνεται διὰ τοὺς ὑπαλλήλους τῆς ὑπηρεσίας του καὶ διὰ τὰ ἄλλα πρόσωπα τὰ ὁποῖα χρησιμοποιοῖ οὗτος πρὸς ἐκτέλεσιν ἀναληφθείσης ὑπ' αὐτοῦ μεταφορᾶς.

Εἰς ἄς ὅμως περιπτώσεις, αἰτήσις τοῦ ἐνδιαφερομένου, οἱ ὑπάλληλοι τοῦ σιδηροδρόμου συντάσσουν φορτωτικὰς, ἐκτελοῦν μεταφορὰς ἢ παρέχουν ἄλλας ὑπηρεσίας, αἱ ὁποῖαι δὲν ἀπόκεινται εἰς τὸν σιδηρόδρομον, θεωροῦνται οὗτοι ὡς ἐνεργούντες διὰ λογαριασμὸν τοῦ προσώπου, πρὸς τὸ ὁποῖον παρέχουν τὰς ὑπηρεσίας ταύτας.

## \*Άρθρον 40.

Ἀσκησις ἐξωσυμβατικῶν ἀγωγῶν.

Εἰς τὰς ἐν ἀρθρῷ 27 παρ. 1, προβλεπομένας περιπτώσεις εὐθύνης τοῦ σιδηροδρόμου, ἢ κατ' αὐτοῦ ἀγωγῆ, ἔστω καὶ θεμελιωμένη ἐπὶ ἐτέρας νομικῆς βάσεως, ὑπόκειται εἰς τοὺς διὰ τῆς παρούσης Συμβάσεως καθωρισμένους ὄρους καὶ περιορισμούς.

Τὸ αὐτὸ ἰσχύει καὶ διὰ πᾶσαν ἀγωγὴν ἐγειρομένην κατὰ προσώπων, δι' ἃ, βάσει τοῦ ἀρθροῦ 39, εὐθύνεται ὁ σιδηρόδρομος.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΔΕΥΤΕΡΟΝ

Διοικητικαὶ αἰτήσεις. Ἄγωγαί. Διαδικασία καὶ παραγραφή

## \*Άρθρον 41.

Διοικητικαὶ ἐξώδικοι αἰτήσεις.

1. Αἱ συναφεῖς μετὰ τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς διοικητικαὶ ἐξώδικοι αἰτήσεις θὰ ἀπευθύνωνται γραπτῶς πρὸς τὸν ἐν ἀρθρῷ 43 ὀριζόμενον σιδηρόδρομον.

2. Τὸ δικαίωμα ὑποβολῆς διοικητικῆς αἰτήσεως ἀνήκει εἰς τὰ, βάσει τοῦ ἀρθροῦ 42, δικαιούμενα νὰ ἐναγάγουν τὸν σιδηρόδρομον, πρόσωπα.

3. Ὄταν τὴν αἴτησιν ὑποβάλῃ ὁ ἀποστολεὺς πρέπει οὗτος νὰ ὑποβάλῃ τὸ ἀντίγραφον φορτωτικῆς. Ὄταν τὴν αἴτησιν ὑποβάλῃ ὁ παραλήπτης, πρέπει οὗτος νὰ ὑποβάλῃ τὴν φορτωτικὴν ἐφόσον αὕτη παρεδόθη εἰς αὐτόν.

4. Ἡ φορτωτικὴ, τὸ ἀντίγραφον αὐτῆς καὶ ἄλλα ἐγγράφα, τὰ ὁποῖα ὁ δικαιούχος κρίνει σκόπιμον νὰ ἐπισυνάψῃ εἰς τὴν αἴτησιν του πρέπει νὰ ὑποβάλλωνται εἴτε ἐν πρωτοτύπῳ, εἴτε ἐν ἀντιγράφῳ, δεόντως κεκυρωμένῳ ἐφόσον τοῦτο ἤθελε ζητηθῇ ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου.

Κατὰ τὸν διακανονισμὸν τῆς αἰτήσεως δύναται ὁ σιδηρόδρομος νὰ ἀξιώσῃ τὴν προσαγωγὴν ἐν πρωτοτύπῳ τῆς φορτωτικῆς, τοῦ ἀντιγράφου ἢ τοῦ δελτίου ἀποτίσεως ὅπως βεβαιώσῃ ἐπὶ τῶν ἐγγράφων τούτων τὸν διακανονισμὸν.

## \*Άρθρον 42.

Πρόσωπα δικαιούμενα νὰ ἐγείρουν ἀγωγὴν κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου.

1. Ἡ ἀγωγή πρὸς ἐπιστροφὴν ποσοῦ καταβληθέντος βάσει τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς ἀνήκει ἀποκλειστικῶς εἰς τὸν ἐνεργήσαντα τὴν πληρωμὴν ταύτην.

2. Ἡ ἀγωγή διὰ τὰς ἐν ἀρθρῷ 19 προβλεπομένας ἀπαίτησεις ἀνήκει εἰς μόνον τὸν ἀποστολέα.

3. Αἱ λοιπαὶ κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου ἀγωγαὶ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς ἀνήκουν:

α) Εἰς τὸν ἀποστολέα μέχρι στιγμῆς καθ' ἣν ὁ παραλήπτης ἐξώφλησε τὴν φορτωτικὴν ἢ ἤσκησε τὰ ἀνήκοντα αὐτῷ δικαιώματα δυνάμει τοῦ ἀρθροῦ 16 παρ. 4 ἢ τοῦ ἀρθροῦ 22.

β) Εἰς τὸν παραλήπτην ἀφ' ἧς στιγμῆς οὗτος:

1ον ἀνέλαβε τὴν φορτωτικὴν ἢ

2ον ἤσκησε τὰ δυνάμει τοῦ ἀρθροῦ 16 παρ. 4 ἀνήκοντα εἰς αὐτὸν δικαιώματα ἢ

3ον ἤσκησε τὰ ἀνήκοντα εἰς αὐτὸν δικαιώματα δυνάμει τοῦ ἀρθροῦ 22, πλην ὅμως, τὸ δικαίωμα ἀσκήσεως τῶν μέτρων τούτων ἀποσβέννυται εὐθὺς ὡς ἡ φορτωτικὴ ἀναληφθῆ ὑπὸ τοῦ προσώπου ὅπερ δυνάμει τοῦ ἀρθροῦ 22 παρ. 1, στοιχ. γ) ὠρίσθη ὑπὸ τοῦ παραλήπτου ὡς νέος παραλήπτης ἢ εὐθὺς ὡς ὁ τελευταῖος οὗτος ἤσκησε τὰ δυνάμει τοῦ ἀρθροῦ 16 παρ. 4 ἀνήκοντα εἰς αὐτὸν δικαιώματα.

Πρὸς ἀσκήσιν τῶν ἀγωγῶν τούτων, ὁ ἀποστολεὺς πρέπει νὰ προσαγάγῃ τὸ ἀντίγραφον τῆς φορτωτικῆς. Ἐν ἐλλείψει τούτου, δὲν δύναται οὗτος νὰ ἐναγάγῃ τὸν σιδηρόδρομον ἐκτός ἂν ὁ παραλήπτης παρέσχεν αὐτῷ τὴν πρὸς τοῦτο ἐξουσιοδότησιν ἢ ἂν ἀποδείξῃ ὅτι ὁ παραλήπτης ἤρνήθη νὰ παραλάβῃ τὸ ἐμπόρευμα.

## \*Άρθρον 43.

Σιδηρόδρομοι, κατὰ τῶν ὁποίων δύναται νὰ ἐγερθῆ ἀγωγή.

1. Ἡ ἀγωγή πρὸς ἐπιστροφὴν ποσοῦ καταβληθέντος βάσει τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς δύναται νὰ ἐφερθῆ εἴτε κατὰ τοῦ εἰσπράξαντος τὸ ποσὸν τοῦ σιδηροδρόμου, εἴτε κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου ὑπὲρ τοῦ οὐοῦ εἰσπράχθη τὸ ποσὸν τοῦτο καθ' ὑπέρβασιν τοῦ κανονικῶς εἰσπραχτέου.

2. Ἡ ἀγωγή διὰ τὰς ἐν ἀρθρῷ 19 προβλεπομένας ἀπαίτησεις δύναται νὰ ἐγερθῆ μόνον κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου ἀποστολῆς.

3. Αἱ λοιπαὶ ἀγωγαὶ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς δύναται νὰ ἐγερθῶν μόνον κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου ἀποστολῆς ἢ

κατά του σιδηροδρόμου προορισμού, ή κατά του σιδηροδρόμου επί του οποίου προέκυψε το γενεσιουργόν της άγωγής γεγονός.

Ο σιδηρόδρομος προορισμού δύναται ούχ' ήτον να έναχθῆ και αν έτι δέν παρέλαβεν ούτε το έμπόρευμα, ούτε την φορτωτικήν.

4. Αν ό έναγων έχη δικαίωμα έπιλογής μεταξύ πολλών σιδηροδρόμων, τό δικαίωμά του τούτο άποσθέννυται άφ' ής στιγμής ούτος ήσκησε την άγωγήν του έναντίον ενός τών σιδηροδρόμων τούτων.

5. Η έναγωγήμος άξίωσις δύναται να στραφή και κατ' άλλου σιδηροδρόμου πλην τών εν ταίς παραγράφαις 1, 2 και 3, όριζομένων, έφόσον αύτη προτείνεται άνταγωνισκώς ή κατ' ένστασιν εις δίκην επί κυρίας άγωγής στηριζομένης εις την ίδίαν σύμβασιν μεταφοράς.

Άρθρον 44.

Άρμοδιότης.

Αί εις την παρούσαν σύμβασιν έρειζόμεναί άγωγαί δύναται να έγερθώσι μόνον ενώπιον του άρμοδίου δικαστού του Κράτους εις ό υπάγεται ό έναγόμενος σιδηρόδρομος, έκτός εάν άλλως όρίζεται διά τών μεταξύ τών Κρατών συμφωνιών ή πράξεων έκχωρήσεως.

Όταν μία έπιχείρησις εκμεταλλεύεται αυτόνομα σιδηροδρομικά Δίκτυα έντός διαφόρων Κρατών, έκαστον τούτων θεωρείται ως ίδιον σιδηροδρομικόν δίκτυον διά την εφαρμογήν του παρόντος άρθρου.

Άρθρον 45.

Διαπίστωσις μερικῆς άπώλειας ή βλάβης του έμπορεύματος

1. Εις περίπτωσιν μερικῆς άπώλειας ή βλάβης, τών οποίων ή ύπαρξις άποκαλύπτεται ή τεκμαίρεται από τῆς πλευράς του σιδηροδρόμου ή προτείνεται από τῆς πλευράς του δικαιούχου, ό σιδηρόδρομος ύποχρεούται να συντάξη άμέσως αναλόγως με τό είδος τῆς ζημίας, τās γενομένας διαπιστώσεις σχετικώς με την κατάσταση του έμπορεύματος, τό θάρος αύτου και εί δυνατόν, την έκτασιν τῆς ζημίας, την προκαλέσασαν ταύτην αίτίαν και τόν χρόνον καθ' όν αύτη προέκυψε.

Αντίγραφον του πρωτοκόλλου τούτου δίδεται εις τόν δικαιούχον, επί τῆ αίτήσει του, άτελω.

2. Αν ό δικαιούχος δέν αναγνωρίζη τās διαπιστώσεις του πρωτοκόλλου δύναται να ζητήση δικαστικήν θεβαίωσιν τῆς καταστάσεως και του θάρους του έμπορεύματος, ως και τών αίτιών και του ποσού τῆς ζημίας. Η διαδικασία υπάγεται εις τούς Νόμους και Κανονισμούς του Κράτους όπου γίνεται ή δικαστική θεβαίωσις.

Άρθρον 46.

Απόσβεσις τῆς κατά του σιδηροδρόμου άγωγῆς εκ τῆς συμβάσεως μεταφοράς.

1. Η από μέρος του δικαιούχου παραλαβή του έμπορεύματος επάγεται απόσβεσι πάσης εκ τῆς συμβάσεως μεταφοράς άγωγῆς κατά του σιδηροδρόμου δι' ύπέρβασιν τῆς προθεσμίας παραδόσεως, μερικῆν άπώλειαν ή βλάβην.

2. Δέν άποσθέννυται εν τούτοις ή άγωγή επί τών κάτωθι περιπτώσεων:

α) Αν ό δικαιούχος άποδεικνύη ότι ή ζημία ήφείλεται εις δόλον ή εις θαρσίαν άμέλειαν του σιδηροδρόμου.

β) Αν υπεβλήθη διοικητική αίτησις δι' ύπέρβασιν τῆς προθεσμίας παραδόσεως προς ένα εκ τών εν άρθρω 43 παρ. 3 όριζομένων σιδηροδρόμων έντός προθεσμίας ούχι άνωτέρας τών έξήκοντα ημερών, μη συμπεριλαμβανομένης εις ταύτην τῆς ημέρας καθ' ήν παρελήφθη τό έμπόρευμα υπό του δικαιούχου.

γ) Αν υπεβλήθη διοικητική αίτησις διά μερικῆν άπώλειαν ή βλάβην, υπό τās εξῆς προϋποθέσεις:

1ον ότι ή άπώλεια ή ή βλάβη διεπιστώθησαν κατά τό άρθρον 45 πρό τῆς υπό του δικαιούχου παραλαβῆς του έμπορεύματος.

2ον ότι ή διαπίστωσις, ή όποία έδει να γίνη κατά τό άρθ-

ρον 45 παρελήφθη εκ πταισματος του σιδηροδρόμου και μόνον.

δ) Αν υπεβλήθη διοικητική αίτησις διά μη εμφανείς βλάβας, τών οποίων ή ύπαρξις διεπιστώθη μετά την παραλαβήν του έμπορεύματος υπό του δικαιούχου, συντρεχουσών και τών εξῆς δύο προϋποθέσεων:

1ον ότι άμέσως μετά την άποκάλυψιν τῆς ζημίας, τό θραδύτερον δε έντός επτά ημερών από τῆς παραλαβῆς του έμπορεύματος, υπεβλήθη, συμφώνως τῷ άρθρω 45, αίτησις διαπιστώσεως. Όσάκις δε ή λῆξις τῆς ως άνω προθεσμίας συμπίπτει προς Κυριακήν ή ημέραν νομίμου άργίας, μετατίθεται αύτη εις την άμέσως έπομένην εργάσιμον ημέραν,

2ον ότι ό δικαιούχος άποδεικνύει ότι ή ζημία προέκυψε μεταξύ τῆς προς μεταφοράν παραλαβῆς και τῆς παραδόσεως.

3 Έάν τό έμπόρευμα επαναπεστάλη κατά τούς εν τῷ άρθρω 29 παρ. 1 προβλεπομένους όρους, αί περι άποζημιώσεως άγωγαί διά μερικῆν άπώλειαν ή βλάβην, αί γεννηθείσαι εκ μίας εκ τών παραγενεστέρων συμβάσεων μεταφοράς, άποσθέννυται: ως εάν έπρόκειτο περι έναίίας συμβάσεως.

Άρθρον 47.

Παραγραφή άγωγῆς εκ τῆς συμβάσεως μεταφοράς.

1. Η άγωγή εκ τῆς συμβάσεως μεταφοράς παραγράφεται μετά παρέλευσιν έτους.

Η παραγραφή είναι, εν τούτοις, τριετής διά τās κάτωθι:

α) Διά την άγωγήν περι πληρωμῆς άποτίσεως είπραχθείσης υπό του σιδηροδρόμου από τόν παραλήπτην.

β) Διά την άγωγήν περι πληρωμῆς του προϊόντος εκποιήσεως διενεργηθείσης υπό του σιδηροδρόμου.

γ) Δι' άγωγήν στηριζομένην εις ζημίαν προκύψασαν εκ δόλου.

δ) Δι' άγωγήν στηριζομένην εις λόγον άπάτης.

ε) Δι' άγωγήν στηριζομένην επί προηγηθείσης συμβάσεως μεταφοράς εν τῆ εν άρθρω 29 παρ. 1 προβλεπομένη περιπτώσει.

2. Η παραγραφή άρχεται:

α) Διά τās άγωγάς περι άποζημιώσεως λόγω μερικῆς άπώλειας βλάβης ή υπέρβασεως τῆς προθεσμίας παραδόσεως από τῆς ημέρας τῆς παραδόσεως.

β) Διά τās άγωγάς περι άποζημιώσεως λόγω όλικῆς άπώλειας, από τῆς τριακοστῆς ημέρας μετά την λῆξιν τῆς προθεσμίας παραδόσεως.

γ) Διά τās άγωγάς περι πληρωμῆς ή έπιστροφῆς κομιστρων, προσθέτων τελών ή προστίμων ή διά τās άγωγάς περι διορθώσεως επί έσφαλμένης τιμολογήσεως ή ύπολογιστικού λάθους, κατά την κάτωθι διάκρισιν:

1ον αν έγένετο πληρωμή, από τῆς ημέρας τῆς πληρωμῆς.

2ον αν δέν έγένετο πληρωμή, από τῆς ημέρας τῆς προς μεταφοράν παραλαβῆς του έμπορεύματος έφόσον ή πληρωμή βαρύνει τόν άποστολέα ή από τῆς ημέρας καθ' ήν ό παραλήπτης παρέλαβε την φορτωτικήν έφόσον ούτος βαρύνεται με την πληρωμήν.

3ον προκειμένου περι ποσών περιληφθέντων εις δελτίον προπληρωμῆς, από τῆς ημέρας καθ' ήν ό σιδηρόδρομος παρέδωσεν εις τόν άποστολέα τόν εν άρθρω 17 παρ. 7 προβλεπόμενον λογαριασμόν δαπανών. Αν δέν έγένετο παράδοσις λογαριασμού, ή προθεσμία διά τās απαιτήσεις κατά του σιδηροδρόμου άρχεται από τῆς τριακοστῆς ημέρας μετά την λῆξιν τῆς προθεσμίας παραδόσεως.

δ) Διά τās άγωγάς του σιδηροδρόμου περι έπιστροφῆς ποσού καταβληθέντος υπό του παραλήπτου άντι του άποστολέως ή άντιστρόφως και τό όποϊον ποσόν ό σιδηρόδρομος ύποχρεούται να άποδώσῃ εις τόν δικαιούχον, από τῆς ημέρας τῆς ύποβολῆς τῆς αίτήσεως έπιστροφῆς.

ε) Διά τās άγωγάς σχετικώς με τās εν άρθρω 19 προβλεπομένας άποτίσεις, από τῆς τεσσαρακοστῆς δευτέρας ημέρας μετά την λῆξιν τῆς προθεσμίας παραδόσεως.

στ) Διά τās άγωγάς περι πληρωμῆς του προϊόντος εκποιήσεως, από τῆς ημέρας τῆς εκποιήσεως.

ζ) Διά τās άγωγάς περι πληρωμῆς συμπληρώματος τέλους τό όποϊον άξίοι ή τελωνειακή Αρχή, από τῆς ημέρας καθ' ήν τούτο έζητήθη υπό τῆς τελωνειακῆς Αρχῆς.

η) Διὰ πάσαν ἄλλαν περίπτωσιν, ἂν ἢς ἡμέρας δύναται νὰ ἀσκήσῃ τὸ δικαίωμα.

Ἡ ὀριζομένη ὡς ἐναρξίς τῆς παραγραφῆς ἡμέρα οὐδέποτε συνυπολογίζεται εἰς τὴν προθεσίαν παραγραφῆς.

3. Ἐφόσον ὑπεβλήθῃ διοικητικὴ αἴτησις πρὸς τὸν σιδηρόδρομον κατὰ τὸ ἄρθρον 41, ἡ παραγραφή ἀναστέλλεται μέχρι τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ὁ σιδηρόδρομος ἀπέρριψεν ἐγγράφως τὴν αἴτησιν ταύτην καὶ ἐπέστρεψε τὰ προσηρτημένα εἰς αὐτὴν ἔγγραφα. Ἄν ἡ αἴτησις ἐγένετο μερικῶς δεκτὴ, ἡ παραγραφή ἀρχίζει καὶ πάλιν νὰ τρέχῃ διὰ τὸ ὑπὸ ἀμφισβήτησιν ἀπομένον τμήμα τῆς αἰτήσεως. Ἡ ἀπόδειξις τοῦ γεγονότος τῆς λήψεως τῆς αἰτήσεως ἢ τῆς ἀπαντήσεως καὶ τῆς ἐπιστροφῆς τῶν προσηρτημένων ἐγγράφων, βαρύνει τὸν ἐπικαλούμενον τὰ γεγονότα ταῦτα.

Μεταγενέστεραι αἰτήσεις ἐπὶ τοῦ ἰδίου ἀντικειμένου δὲν ἀναστέλλουν τὴν παραγραφήν.

4. Ἡ παραγραφείσα ἀξίωσις δὲν δύναται πλέον νὰ προταθῇ οὔτε ἀναγωγικῶς, οὔτε κατ' ἐνστάσιν.

5. Τηρομένων τῶν ἀνωτέρω διατάξεων, ἡ ἀναστολή καὶ ἡ διακοπὴ τῆς παραγραφῆς ρυθμίζονται ὑπὸ τῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν τοῦ Κράτους ἐν τῷ ὁποίῳ ἐγείρεται ἡ ἀγωγή.

### ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΤΡΙΤΟΝ

#### Διακανονισμὸς τῶν Λογαριασμῶν.

##### Ἄγωγαί τῶν σιδηροδρόμων κατ' ἀλλήλων.

###### \*Ἄρθρον 48.

Διακανονισμὸς τῶν μεταξὺ σιδηροδρόμων λογαριασμῶν.

1. Ὁ σιδηρόδρομος ὁ ὁποῖος εἰσέπραξεν, εἴτε κατὰ τὴν ἀποστολήν, εἴτε κατὰ τὴν ἀφίξιν, τὰ τέλη καὶ ἄλλα ποσὰ προερχόμενα ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, ὑποχρεοῦται νὰ καταβαλῇ εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους σιδηροδρόμους τὸ ἀνήκον αὐτοῖς μέρος ἐπὶ τῶν ἐν λόγῳ τελῶν καὶ ποσῶν.

Αἱ διατυπώσεις τῶν πληρωμῆς ὀρίζονται διὰ συμφωνιῶν συναπομένων μεταξὺ σιδηροδρόμων.

2. Διατηρουμένων ἀθίκτων τῶν δικαιωμάτων του κατὰ τοῦ ἀποστολέως, ὁ σιδηρόδρομος ἀποστολῆς εὐθύνεται διὰ τὰ κόμιστρα καὶ λοιπὰ τέλη, τὰ ὁποῖα παρέλειψεν ἐνδεχομένως νὰ εἰσπράξῃ, ἐνῶ ὁ ἀποστολεὺς εἶχεν ἀναλάβει ταῦτα, βάσει δηλώσεώς του ἐν τῇ φορτωτικῇ ἐνταυ: τῶν προηγουμένων κατὰ τερτὸν σιδηροδρόμων καὶ τῶν ἄλλων ἐνδιαφερομένων.

3. Ἄν ὁ σιδηρόδρομος προσορισμοῦ παραδώσῃ τὸ ἐμπόρευμα χωρὶς νὰ εἰσπράξῃ τὰ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς προκύπτοντα τέλη καὶ ἄλλα ποσὰ, εὐθύνεται.

4. Ἐπὶ ἀδυναμίας πληρωμῆς ἐνὸς ἐκ τῶν σιδηροδρόμων, διαπιστωθείσης ὑπὸ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου τῶν διεθνῶν μεταφορῶν κατ' αἴτησιν ἐνὸς ἐκ τῶν πιστωτῶν σιδηροδρόμων, αἱ ἐντεῦθεν συνέπειαι βαρύνουν τοὺς λοιποὺς συμμετασχόντας εἰς τὴν μεταφορὰν σιδηροδρόμους κατὰ λόγον τοῦ μεριδίου των ἐπὶ τῶν κομιστρῶν. Διατηρεῖται ὅμως τὸ δικαίωμα ἀναγωγῆς τούτων κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου, τοῦ ὁποῖου διαπιστώθῃ ἡ πρὸς πληρωμὴν ἀδυναμία.

###### \*Ἄρθρον 49.

Ἄναγωγή ἐπὶ ἀποζημιώσεως δι' ἀπώλειαν ἢ βλάβην.

1. Ὁ καταβαλὼν ἀποζημιώσιν δι' ὀλικὴν ἢ μερικὴν ἀπώλειαν ἢ βλάβην σιδηροδρόμος, βάσει τῶν διατάξεων τῆς παρούσης συμβάσεως, δικαιούται νὰ ἀσκήσῃ ἀναγωγήν κατὰ τῶν συμμετασχόντων εἰς τὴν μεταφορὰν σιδηροδρόμων συμφώνως πρὸς τὰς κάτωθι διατάξεις:

α) Ὁ προκαλέσας τὴν ζημίαν σιδηροδρόμος εἶναι μόνος εὐθύνων δι' αὐτήν.

β) Ἄν ἡ ζημία προεκλήθῃ ὑπὸ πολλῶν σιδηροδρόμων, ἕκαστος τούτων εὐθύνεται διὰ τὴν ὑπ' αὐτοῦ προκληθείσαν ζημίαν. Ἄν ἡ διάκρισις ἀποβαίνει ἀδύνατος ἐν τῇ συγκεκριμένῃ περιπτώσει, ἢ πρὸς ἀποζημιώσιν ὑποχρέωσις καταμερίζεται μεταξὺ τούτων κατὰ τὰς ὑπὸ στοιχ. γ) κατωτέρω διαγραφόμενας ἀρχάς.

γ) Ἄν ἀποβαίνει ἀδύνατον νὰ ἀποδειχθῇ ὅτι ἡ ζημία προεκλήθῃ ὑπὸ ἐνὸς ἢ πολλῶν σιδηροδρόμων, τὸ ποσὸν τῆς ὀφει-

λομένης ἀποζημιώσεως κατανέμεται μεταξὺ ὄλων τῶν εἰς τὴν μεταφορὰν συμμετασχόντων σιδηροδρόμων, πλὴν, ἐκείνων οἱ ὁποῖοι ἤθελον ἀποδείξει ὅτι ἡ ζημία δὲν προεκλήθῃ ἐπὶ τῶν γραμμῶν των. Ἡ κατανομή γίνεται ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὸν ἀριθμὸν χιλιομέτρων τῶν ἀποστάσεων, ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐγένετο ἡ τιμολόγησις.

2. Εἰς περιπτώσιν ἀφερεγγυότητος ἐνὸς τῶν σιδηροδρόμων, τὸ βαρῦνον αὐτὸν καὶ μὴ καταβληθὲν παρ' αὐτοῦ μερίδιον κατανέμεται μεταξὺ ὄλων τῶν ἄλλων συμμετασχόντων εἰς τὴν μεταφορὰν σιδηροδρόμων, ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὸν ἀριθμὸν χιλιομέτρων τῶν ἀποστάσεων ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐγένετο ἡ τιμολόγησις.

###### \*Ἄρθρον 50.

Ἄναγωγή ἐπὶ ἀποζημιώσεως δι' ὑπέρβασις τῆς προθεσμίας παραδόσεως.

1. Οἱ ἐν τῷ ἄρθρῳ 48 διαγραφόμενοι κανόνες ἐφαρμόζονται καὶ εἰς τὴν περίπτωσηὴν ἀποζημιώσεως καταβληθείσης δι' ὑπέρβασις τῆς προθεσμίας παραδόσεως. Ἄν ἡ ὑπέρβασις τῆς προθεσμίας παραδόσεως προῆλθεν ἐξ ἀνωμαλιῶν αἱ ὁποῖαι διεπιστώθησαν ἐπὶ πολλῶν σιδηροδρόμων, ἡ ἀποζημιώσις κατανέμεται μεταξὺ τῶν σιδηροδρόμων τούτων ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὴν διάρκειαν τῆς καθυστερήσεως ἐπὶ τῶν οἰκείων δικτύων.

2. Αἱ ἐν τῷ ἄρθρῳ 11 καθοριζόμεναι προθεσμία παραδόσεως κατανέμονται μεταξὺ τῶν διαφόρων συμπραξάντων εἰς τὴν μεταφορὰν σιδηροδρόμων, ὡς κάτωθι:

α) Μεταξὺ δύο γειτονικῶν σιδηροδρόμων:

1ον ἡ προθεσμία ἀποστολῆς καταμερίζεται ἐξ ἴσου.

2ον ἡ προθεσμία μεταφορᾶς καταμερίζεται ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὸν ἀριθμὸν χιλιομέτρων τῶν ἀποστάσεων, ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐγένετο ἡ τιμολόγησις εἰς ἕκαστον τῶν σιδηροδρόμων.

β) Μεταξὺ τριῶν ἢ περισσοτέρων σιδηροδρόμων:

1ον ἡ προθεσμία ἀποστολῆς καταμερίζεται ἐξ ἴσου μεταξὺ τοῦ σιδηροδρόμου ἀποστολῆς καὶ τοῦ σιδηροδρόμου προορισμοῦ.

2ον τὸ τρίτον τῆς προθεσμίας μεταφορᾶς κατανέμεται κατ' ἴσα μέρη μεταξὺ ὄλων τῶν συμμετασχόντων σιδηροδρόμων.

3ον τὰ δύο ἄλλα τρίτα τῆς προθεσμίας μεταφορᾶς κατανέμονται ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὸν ἀριθμὸν χιλιομέτρων τῶν ἀποστάσεων, ἐφ' ὧν ἐγένετο ἡ τιμολόγησις εἰς ἕκαστον τῶν σιδηροδρόμων.

3. Αἱ συμπληρωματικαὶ προθεσμίαι, εἰς τὰς ὁποίας δικαιούται ὀρισμένος σιδηρόδρομος, παρέχονται εἰς τὸν σιδηροδρόμον τούτον.

4. Ὁ διαρρεύσας χρόνος μεταξὺ τῆς παραδόσεως τοῦ ἐμπορεύματος εἰς τὸν σιδηροδρόμον καὶ τῆς ἐνάρξεως τῆς προθεσμίας ἀποστολῆς παρέχεται ἀποκλειστικῶς εἰς τὸν σιδηροδρόμον ἀποστολῆς.

5. Ἡ προαναφερομένη κατανομή ἐφαρμόζεται εἰς μόνην τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν δὲν ἐτηρήθῃ ἡ προθεσμία παραδόσεως ἐν τῷ συνόλῳ τῆς.

###### \*Ἄρθρον 51.

#### Διαδικασία ἀναγωγῆς.

1. Ὁ σιδηρόδρομος, καθ' οὗ ἠσκήθη ἀναγωγή ἐκ τῶν ἐν τοῖς ἄρθροις 49 καὶ 50 προβλεπομένων, ἐν οὐδεμίᾳ περιπτώσει δικαιούται νὰ ἀμφισβήτησῃ τὸ νομίμον τῆς διενεργηθείσης πληρωμῆς ἀπὸ μέρους τοῦ ἀσκούοντος τὴν ἀναγωγήν σιδηροδρόμου, ἐφ' ὅσον ἡ ἀποζημιώσις αὕτη ὠρίσθη ὑπὸ τῆς δικαστικῆς Ἀρχῆς μετὰ τὴν νομίμως γενομένην πρὸς αὐτὸν ἀνακοίνωσιν μετὰ προσεπικλήσεως, διὰ τῆς ὁποίας καθίστατο αὐτῷ δυνατόν νὰ παρέμβῃ ἐν τῇ δίκῃ. Ὁ ἐπιληφθεὶς τῆς κυρίας ἀγωγῆς δικαστῆς ὀρίζει, ἀναλόγως μετὰ τὰς πραγματικὰς περιστάσεις, τὰς προθεσμίας διὰ τὴν κοινοποίησιν καὶ τὴν παρέμβασιν.

2. Ὁ προτιθέμενος νὰ ἀσκήσῃ τὴν ἀναγωγήν τοῦ σιδηροδρόμου ὀφείλει νὰ ὑποβάλῃ κοινὴν αἴτησιν ἐν μιᾷ καὶ τῇ αὐτῇ δίκῃ καθ' ὄλων τῶν ἐνδιαφερομένων σιδηροδρόμων, μετὰ τῶν ὁποίων δὲν προῆλθεν εἰς συμβιβασμόν, ἐπὶ ποινῇ ἀπωλείας

της αναγωγής του κατ' εκείνων τούς οποίους δὲν θὰ ἔχη ἐνδεχομένως κλητεῦσαι.

3. Τὸ Δικαστήριον ὀφείλει νὰ ἀποφασίσῃ διὰ μᾶς καὶ τῆς αὐτῆς ἀποφάσεως ἐφ' ὧν τῶν εἰσαγγελιστῶν παρ' αὐτῷ ἀναγωγῶν.

4. Οἱ σιδηρόδρομοι, κατὰ τῶν ὁποίων ἠσκήθη ἀναγωγή, δὲν δύνανται νὰ ἀσκήσουν μεταγενεστέρως ἄλλην ἀναγωγήν.

5. Δὲν ἐπιτρέπεται νὰ εἰσαχθῶν ἀναγωγὰὶ περὶ διασφαλίσεως τοῦ ἀντικειμένου αὐτῶν εἰς δίκην ἐπὶ κυρίας ἀγωγῆς περὶ ἀποζημιώσεως.

\* Ἄρθρον 52.

Ἄρμοδιότης διὰ τὰς ἀναγωγὰς.

1. Τὸ δικαστήριον τῆς ἑδρας τοῦ σιδηροδρόμου, κατὰ τοῦ ὁποῦ ἀσκεῖται ἀναγωγή, εἶναι ἀποκλειστικῶς ἀρμοδίον δι' ὅλας τὰς ἀναγωγὰς.

2. Ὄταν ἡ ἀναγωγή πρέπει νὰ ἀσκηθῆ κατὰ πολλῶν σιδηροδρόμων, ὁ ἐνάγων ἔχει δικαίωμα ἐκλογῆς μεταξὺ τῶν κατὰ τὴν παρ. 1 ἀρμοδίων δικαστηρίων ἐκείνου εἰς ὃ θὰ εἰσαγγῆ τὴν ἀγωγήν του.

\* Ἄρθρον 53.

Συμφωνίαι συναφῶς μετὰ τὰς ἀναγωγὰς.

Οἱ σιδηρόδρομοι δύνανται διὰ συμφωνιῶν νὰ καθιερώσουν παρεκκλήσεις ἀπὸ τῶν ἐν τῷ κεφαλαίῳ τρίτῳ καθοριζομένων κανόνων διὰ τὰς ἀμοιβαίας ἀναγωγὰς.

#### ΜΕΡΟΣ IV.

Διάφοροι Διατάξεις

\* Ἄρθρον 54.

Ἐφαρμογὴ τοῦ ἐσωτερικοῦ δικαίου

Ἐν ἑλλείψει σχετικῶν διατάξεων ἐν τῇ παρουσίᾳ συμβάσει, ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις τῶν ἐσωτερικῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν ἐν ἐκάστῳ Κράτει σχετικῶς μετὰ τὴν μεταφοράν.

\* Ἄρθρον 55.

Γενικοὶ Κανόνες διαδικασίας.

Δι' ὅλας τὰς διαφορὰς, εἰς τὰς ὁποίας παρέχουν ἀφορμὴν αἱ εἰς τὴν παρουσίαν Σύμβασιν ὑπαγόμεναι μεταφοραί, ἡ ἀκολουθητέα διαδικασία εἶναι ἡ τοῦ ἀρμοδίου δικαστηρίου, τηρουμένων ὡπωσδήποτε τῶν ἐν τῇ συμβάσει περιλαμβανομένων ἀντιθέτων διατάξεων.

\* Ἄρθρον 56.

Ἐκτέλεισις τῶν ἀποφάσεων.

Κατασχέσεις καὶ ἐγγυήσεις.

1. Ὄταν αἱ ἐκδοθεῖσαι ὑπὸ τοῦ ἀρμοδίου, κατὰ τὰς διατάξεις τῆς παρουσίας Συμβάσεως, δικαστηρίου ἀποφάσεις, κατ' ἀντιμωλίαν ἢ κατ' ἐρήμην τῶν διαδίκων, καταστῶσιν ἐκτελεσταὶ κατὰ τούς ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου τούτου ἐφαρμοσθέντας Νόμους, καθίστανται αὐταὶ ἐκτελεσταὶ ἐφ' ἐκάστου τῶν οἰκῶν συμβεβλημένων Κρατῶν, εὐθὺς μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν καθωρισμένων ἐν τῷ Κράτει τούτῳ διατυπώσεων. Κατ' οὐσίαν ἀναθεώρησις τῆς ὑποθέσεως δὲν ἐπιτρέπεται.

Ἡ διάταξις αὕτη δὲν ἐφαρμόζεται ἐπὶ προσωρινῶς ἐκτελεστῶν ἀποφάσεων. οὗτε ἐπὶ ἀποφάσεων καταλογιζουσῶν ἀποζημιώσεων, πέραν τῆς δικαστικῆς δαπάνης, εἰς θάρος τοῦ ἐνάγοντος κατ' ἀκολουθίαν ἀπορρίψεως τῆς ἀγωγῆς του.

2. Αἱ ἐκ διεθνούς μεταφορᾶς γεννώμεναι ἀπαιτήσεις ὑπὲρ ὠριμένου σιδηροδρόμου ἔναντι ἄλλου σιδηροδρόμου μὴ ἀνήκοντος εἰς τὸ αὐτὸ Κράτος εἰς ὃ καὶ ὁ πρῶτος δύνανται νὰ ὑπαχθῶν εἰς κατάσχισιν ἐπὶ τῇ βάσει καὶ μόνον ἀποφάσεως ἐκδομένης ὑπὸ τῆς δικαστικῆς Ἀρχῆς τοῦ Κράτους. εἰς ὃ ἀνήκει ὁ δικαιούχος τῶν ἀπαιτήσεων τούτων σιδηροδρόμος.

3. Τὸ τροχαῖον σιδηροδρομικὸν ὑλικὸν ὡς καὶ τὰ πάσης φύσεως ἀντικείμενα τὰ χρησιμεύοντα εἰς τὴν μεταφορὰν καὶ ἀνήκοντα εἰς τὸν σιδηροδρόμον, ὡς ἐμπνευματικὰ ἐξαρτήματα φορτώσεως, ἀδιάδροχα καλύμματα κλπ., ὑπόκεινται εἰς κατάσχισιν ἐπὶ ἐδάφους Κράτους, ἄλλου ἀπὸ τὸ Κράτος

εἰς ὃ ἀνήκει ὁ ιδιοκτῆτης τούτων σιδηροδρόμος, βάσει καὶ μόνον ἀποφάσεως ἐκδομένης ὑπὸ τῆς δικαστικῆς Ἀρχῆς τοῦ τελευταίου τούτου Κράτους. Τὰ ιδιωτικὰ φορτηγὰ ὡς καὶ τὰ πάσης φύσεως ἀντικείμενα τὰ χρησιμοποιούμενα διὰ τὴν μεταφορὰν καὶ συμπεριλαμβανόμενα εἰς τὸ ὑλικὸν τούτο, ἀνήκοντα δὲ εἰς τὸν ιδιοκτῆτην τοῦ φορτηγοῦ, δὲν ὑπόκεινται εἰς κατάσχισιν ἐπὶ ἐδάφους ἄλλου πλὴν τοῦ Κράτους τῆς κατοικίας τοῦ ιδιοκτῆτου καὶ βάσει ἀποφάσεως ἐκδοθείσης ὑπὸ τῆς δικαστικῆς ἀρχῆς τοῦ Κράτους τούτου.

4. Ἐπὶ ἀγωγῶν ἐκ συμβάσεως διεθνούς μεταφορᾶς δὲν δύναται νὰ ζητηθῆ ἡ παροχὴ ἐγγυήσεως πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς πληρωμῆς τῶν δικαστικῶν δαπανῶν.

\* Ἄρθρον 57.

Νομισματικὴ μονάδα. Τιμὴ μετατροπῆς καὶ ἀποδοχῆς.  
ξένων νομισμάτων.

1. Τὰ εἰς φράγκα ἐνδεικνύμενα ποσὰ ἐν τῇ παρουσίᾳ Συμβάσει ἢ ἐν τοῖς Παραρτήμασιν αὐτῆς θεωροῦνται ἀναφερόμενα εἰς χρυσῶν φράγκον βάρους 10)31 τοῦ γραμματίου καὶ τίτλου καθαρότητος 0,900.

2. Ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται εἰς δημοσίευσιν τῶν τιμῶν βάσει τῶν ὁποίων ἐνεογεῖ τὴν μετατροπὴν τῶν κομιστῶν τῶν ἄλλων τελῶν καὶ τῶν ἀποτίσεων, τὰ ὁποῖα ἀναγράφονται εἰς ξένα νομίσματα, καταβάλλοντα ὅμως εἰς ἐγγώριον νόμισμα (τιμὴ μετατροπῆς).

3. Ἐπίσης ὁ σιδηρόδρομος, ὁ ὁποῖος δέχεται εἰς πληρωμὴν ξένα νομίσματα, ὑποχρεοῦται νὰ δημοσιεύσῃ τὰς τιμὰς εἰς ἃς δέχεται τὰ νομίσματα ταῦτα (τιμὴ ἀποδοχῆς).

\* Ἄρθρον 58.

Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν διεθνῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν.

1. Πρὸς διευκόλυνσιν καὶ ἐξασφάλισιν τῆς ἐκτελέσεως παρουσίας Συμβάσεως ἰδρύεται Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν διεθνῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν ἔχον ἀποστολὴν:

α) Νὰ δέχεται τὰς ἀνακοινώσεις ἐκάστου τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν καὶ ἐκάστου τῶν ἐνδιαφερόμενων σιδηροδρόμων καὶ νὰ γνωστοποιῆ ταύτας εἰς τὰ ἄλλα Κράτη καὶ σιδηροδρόμους.

β) Νὰ συλλέγῃ, συντονίζῃ καὶ δημοσιεύῃ τὰς πάσης φύσεως πληροφορίας, αἱ ὁποῖαι ἐνδιαφέρουν τὴν ὑπηρεσίαν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν.

γ) Νὰ διευκολύνῃ τὰς ἀναγκαίας διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν οἰκονομικὰς σχέσεις μεταξὺ τῶν διαφόρων σιδηροδρόμων καὶ τὴν εἰσπραξίαν τῶν ἐκκοσμῶν ἀπαιτήσεων καὶ νὰ ἐξασφαλίζῃ, ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ταύτης, τὴν σταθερότητα τῶν ἀμοιβαίων σχέσεως μεταξὺ τῶν σιδηροδρόμων.

δ) Νὰ ἐπιδιώκῃ συμβιβασμὸν, ἐπὶ τῇ αἰτήσει συμβεβλημένου Κράτους ἢ μεταφορικῆς ἐπιχειρήσεως, τῆς ὁποίας αἱ γραμματεῖαι εἶναι ἐγγεγραμμέναι εἰς τὸν ἐν ἄρθρῳ 59 προβλεπόμενον πίνακα, εἴτε διὰ προσφοράς τῶν ὑπηρεσιῶν ἢ τῆς μεσολαβήσεώς του, εἴτε κατ' οἰονδήποτε ἄλλον τρόπον, πρὸς διακανονισμὸν διαφορῶν μεταξὺ τῶν ρηθέντων Κρατῶν ἢ ἐπιχειρήσεων συναφῶς μετὰ τὴν ἐρμηνείαν ἢ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως.

ε) Νὰ ἐκδίδῃ, κατ' αἴτησιν τῶν ἐν ἀντιδικίᾳ μερῶν - Κρατῶν, μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων ἢ πελατῶν, γνωματεύσεις ἐπὶ διαφορῶν συναφῶς μετὰ τὴν ἐρμηνείαν ἢ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως.

στ) Νὰ συμπράττῃ εἰς τὸν διαιτητικὸν διακανονισμὸν διαφορῶν συναφῶς μετὰ τὴν ἐρμηνείαν ἢ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως.

ζ) Νὰ εἰσηγγῆται τὰς αἰτήσεις τροποποιήσεων τῆς παρουσίας Συμβάσεως καὶ νὰ προτείνῃ, συντρεχούσης περιπτώσεως, τὴν σύγκλησιν τῶν ἐν ἄρθρῳ 69 προβλεπομένων διασκέψεων.

2. Εἰδικὸς Κανονισμὸς, ἀποτελῶν τὸ Παράρτημα V τῆς παρουσίας Συμβάσεως, καθορίζει τὴν ἑδραν, τὴν σύνθεσιν καὶ τὴν ὀργάνωσιν τοῦ Γραφείου τούτου, ὡς καὶ τὰ πρὸς ἀσκήσιν τῆς δράσεως αὐτοῦ μέσα. Καθορίζονται, ἐξ ἄλλου, ἐν τῷ Κανονισμῷ τούτῳ οἱ ὅροι λειτουργίας τοῦ ἐν λόγῳ Γραφείου καὶ τῆς ἐπ' αὐτοῦ ἐποπτείας.

## \*Άρθρον 59.

Πίναξ των υπαγομένων εις την Σύμβασιν γραμμών.

1. Τò ἐν ἄρθρῳ 58 προβλεπόμενον Κεντρικὸν Γραφεῖον ὑποχρεῖται νὰ συντάσῃ καὶ νὰ τηρῇ ἐν ἐνημερότητι τὸν πίνακα τῶν εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν ὑπαγομένων γραμμῶν. Δέχεται πρὸς τοῦτο τὰς γνωστοποιήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν σχετικῶς μὲ τὴν ἐν τῷ πίνακι τούτῳ ἐγγραφήν ἢ τὴν ἐξ αὐτοῦ διαγραφὴν τῶν γραμμῶν σιδηροδρόμου ἢ ἄλλης μεταφορικῆς ἐπιχειρήσεως ἐκ τῶν ἐν ἄρθρ. 2 μνημονευομένων.

2. Ἡ εἴσοδος νέας γραμμῆς εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν συντελεῖται μετὰ παρέλευσιν μηνὸς ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τοῦ ἐγγράφου τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, διὰ τοῦ ὁποῦ κοινοποιεῖται ἢ ἐγγραφῆ τῆς γραμμῆς ταύτης εἰς τὰ ἄλλα Κράτη.

3. Ἡ διαγραφὴ γραμμῆς ἐνεργεῖται ὑπὸ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου εὐθὺς ὡς τὸ ἐκ τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν, κατ' αἴτησιν τοῦ ὁποῦ ἢ γραμμῆς αὐτῆς ἐνεγράφη ἐν τῷ πίνακι. γνωστοποιήσῃ ὅτι αὐτὴ δὲν εὐρίσκεται πλέον εἰς θέσιν νὰ ἀνταποκριθῇ εἰς τὰς ἐκ τῆς Συμβάσεως ἐπιβαλλομένας αὐτῇ ὑποχρεώσεις.

4. Μόνη ἢ λήψις τῆς ἐκ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου προερχομένης εἰδοποιήσεως παρέχει ἀμέσως εἰς ἕκαστον σιδηρόδρομον τὸ δικαίωμα νὰ παύσῃ μετὰ τῆς διαγραφῆς γραμμῆς πᾶσαν σχέσιν διεθνούς μεταφορᾶς, πλὴν τῶν ἀναφερομένων εἰς τὰς ὑπὸ ἐκτέλεσιν μεταφορᾶς, τῶν ὁποίων πρέπει ὀλοκληρωθῆ ἢ ἐκτέλεσις.

## \*Άρθρον 60.

Εἰδικαὶ διατάξεις δι' ὠρισμένας μεταφορᾶς.  
Συμπληρωματικαὶ διατάξεις.

1. Αἱ μεταφοραὶ ἰδιωτικῶν φορτηγῶν διέπονται ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ Παραρτήματος VII.

2. Διὰ τὴν μεταφορὰν ἐμπορευματοκιβωτίων ἰσχύουν αἱ διατάξεις τοῦ Παραρτήματος VIII.

3. Διὰ τὴν μεταφορὰν μικροδεμάτων δύνανται οἱ σιδηρόδρομοι, διὰ καταλλήλων διατάξεων ἐν τοῖς τιμολογίοις των, νὰ καθορίσουν ἀπὸ συμφώνου εἰδικούς ὁρους ἐν ἀνταποκρίσει πρὸς τὸ Παράρτημα IX.

4. Διὰ τὰς κάτωθι μνημονευόμενας μεταφορᾶς:

- α) Μεταφοραὶ μὲ τίτλου μεταβιβάσιμον.
- β) Μεταφοραὶ παραδοτέαι ἐπὶ τῇ καταθέσει καὶ μόνον τοῦ ἀντιγράφου τῆς φορτωτικῆς.
- γ) Μεταφοραὶ ἐφημερίδων.
- δ) Μεταφοραὶ ἐμπορευμάτων προοριζομένων δι' ἐμποροπανηγύρεις ἢ ἐκθέσεις.
- ε) Μεταφοραὶ ἐξαρτημάτων φορτώσεως καὶ εἰδῶν προστασίας τῶν μεταφερομένων ἐμπορευμάτων κατὰ τῆς θερμότητος ἢ τοῦ ψύχους.

Δύνανται δύο ἢ περισσότερα ἐκ τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν, δι' εἰδικῶν συμφωνιῶν ἢ οἱ σιδηρόδρομοι, διὰ καταλλήλων διατάξεων ἐν τοῖς τιμολογίοις των, νὰ καθορίσουν ἀπὸ συμφώνου ὠρισμένους ὁρους ἐν προσαρμογῇ πρὸς τὴν φύσιν τῶν μεταφορῶν τούτων καὶ κατὰ παρέκκλισιν ἀπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως. Δύνανται συγκεκριμένως νὰ ὀρισθῇ ἐγγράφον μεταφορᾶς διάφορον τοῦ ἐν τῷ Παραρτήματι II τῆς παρούσης Συμβάσεως προβλεπομένου ὑποδείγματος.

5. Συμπληρωματικαὶ διατάξεις, τὰς ὁποίας ὠρισμένα τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἢ ὠρισμένοι ἐκ τῶν συμμετεχόντων σιδηροδρόμων ἐκδίδουν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς Συμβάσεως, κοινοποιεῖται παρ' αὐτῶν εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον.

Αἱ συμπληρωματικαὶ αὗται διατάξεις δύνανται νὰ τεθοῦν ἐν ἰσχύϊ ἐπὶ τῶν προσχωρησάντων εἰς ταύτας σιδηροδρόμων κατὰ τοὺς ἐν ἐκάστῳ Κράτει προβλεπομένους ὑπὸ τῶν νόμων καὶ Κανονισμῶν τύπους, δὲν δύνανται ὅμως αὗται νὰ ἐπιέσουν μεταβολὴν εἰς τὴν παρούσαν σύμβασιν.

Ἡ ἐναρξίς τῆς ἰσχύος αὐτῶν ἀνακοινοῦται εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον.

## \*Άρθρον 61.

Διοικητικὸς διακανονισμὸς διαφορῶν.

1. Ἐφ' ὅσον δὲν καθίσταται δυνατόν νὰ ἐπιλυθῶσι, ὑπ'

αὐτῶν τούτων τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν, ἀμφισβητήσεις, ὡς πρὸς τὴν ἐρμηνείαν ἢ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως, ἐχούσης ἰσχίαν ἐσωτερικοῦ Νόμου ἢ Συμβατικοῦ Δικαίου, καὶ τῶν ὑφ' ὠρισμένων ἐκ τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἐκδοθεισῶν συμπληρωματικῶν διατάξεων, ἀφ' ἐνός καὶ ἀφ' ἑτέρου, τῶν ἐν ἄρθρῳ 60 παρ. 4 προβλεπομένων εἰδικῶν συμφωνιῶν δύνανται, κατ' αἴτησιν τῶν μερῶν, νὰ ὑπαχθῶν εἰς διαιτητικὰ δικαστήρια, τῶν ὁποίων ἢ σύνθεσις καὶ ἡ διαδικασία ἀποτελοῦν ἀντικείμενον τοῦ Παραρτήματος X τῆς παρούσης Συμβάσεως.

2. Ἐπὶ ἀμφισβητήσεων ὁμως μεταξὺ Κρατῶν, αἱ διατάξεις τοῦ Παραρτήματος X δὲν δεσμεύουν τὰ μέρη, τὰ ὁποία δύνανται νὰ καθορίσουν ἐλευθέρως τὴν σύνθεσιν τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου καὶ τὴν διαιτητικὴν διαδικασίαν.

3. Αἴτησις τῶν μερῶν, δύνανται νὰ ὑπαχθῶν εἰς τὴν διαιτητικὴν δικαιοδοσίαν:

α) Ἐπιφυλαττομένης τῆς δυνατότητος διακανονισμοῦ τῶν διαφορῶν ἐάσει ἄλλων νομίμων διατάξεων:

1ον ἀμφισβητήσεις μεταξὺ συμβεβλημένων Κρατῶν,

2ον ἀμφισβητήσεις μεταξὺ συμβεβλημένων, ἀφ' ἐνός καὶ μὴ συμβεβλημένων, ἀφ' ἑτέρου Κρατῶν.

3ον ἀμφισβητήσεις μεταξὺ μὴ συμβεβλημένων Κρατῶν, ἐφ' ὅσον, ἐν ταῖς δύο τελευταῖαις περιπτώσεσιν, ἡ Σύμβασις ἐφαρμόζεται ὡς ἐσωτερικὸς Νόμος ἢ ὡς συμβατικὸν Δίκαιον.

β) Ἀμφισβητήσεις μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων.

γ) Ἀμφισβητήσεις μεταξὺ μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ πελατῶν.

δ) Ἀμφισβητήσεις μεταξὺ πελατῶν.

4. Ἡ προσφυγὴ εἰς τὴν διαιτητικὴν διαδικασίαν ἔχει, ὡς πρὸς τὴν ἀναστολὴν ἢ διακοπὴν τῆς παραγραφῆς τῆς ὑπὸ ἀμφισβήτησιν ἀπαιτήσεως, τὰς αὐτὰς συνεπειὰς οἷας καὶ ἡ κατάθεσις ἀγωγῆς ἐνώπιον τῶν τακτικῶν δικαστηρίων.

5. Αἱ ὑπὸ διαιτητικῶν δικαστηρίων ἐκδιδόμεναι ἀποσάσεις ἐναντι μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων ἢ πελατῶν εἶναι ἐκτελεσταὶ ἐφ' ἐκάστου τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν εὐθὺς ὡς πληρωθῶν αἱ καθωρισμένα διατυπώσεις ἐν τῷ Κράτει ὅπου πρέπει νὰ γίνῃ ἢ ἐκτέλεσις.

## ΜΕΡΟΣ V.

Ἐξαιρετικαὶ διατάξεις.

\*Άρθρον 62.

Παρεκκλίσεις προσωρινῶν χαρακτῆρος.

1. Ἄν ἡ οἰκονομικὴ καὶ δημοσιονομικὴ κατάστασις ἐν ὠρισμένῳ Κράτει εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ προκαλῆ σοβαρὰς δυσχερείας εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τοῦ Μέρους III, κεφαλαίου τρίτου, τῆς συμβάσεως, δύνανται ἕκαστον Κράτος, εἴτε διὰ διατάξεων περιλαμβανομένων εἰς τὰ τιμολόγια, εἴτε διὰ πράξεων δημοσίας ἐξουσίας ὡς ἐπὶ παραδείγματι γενικῶν ἢ εἰδικῶν ἐξουσιοδοτήσεων παρεχομένων πρὸς τὰς διοικητικὰς τῶν σιδηροδρόμων, νὰ μεταβάλλῃ τὰς διατάξεις τούτου ἄρθρων 17, 19 καὶ 21 τῆς Συμβάσεως καὶ νὰ καθορίσῃ ἐν σχέσει πρὸς ὠρισμένας ὑπηρεσίας μεταφορῶν:

α) Ὅτι αἱ ἐκ τοῦ Κράτους τούτου ἀποστολαὶ ὑπόκεινται ὑποχρεωτικῶς εἰς προπληρωμὴν:

1ον εἴτε μέχρι τῶν συνόρων του

2ον εἴτε τοῦλάχιστον μέχρι τῶν συνόρων του

β) Ὅτι αἱ διὰ τὸ Κράτος τούτου προοριζόμεναι ἀποστολαὶ πρέπει νὰ ὑποβάλλωνται εἰς ὑποχρεωτικὴν προπληρωμὴν κατὰ τὴν ἀποστολὴν καὶ δὲ:

1ον εἴτε μέχρι τῶν συνόρων του, ἐφόσον τὸ Κράτος ἀποστολῆς δὲν ἔχει καθιερώσει τὸν ἀνωτέρω ὑπὸ στοιχ. α' 1ον ἀναφερόμενον περιορισμὸν.

2ον εἴτε τὸ πολὺ μέχρι τῶν συνόρων του.

γ) Ὅτι αἱ ἀποστολαὶ, αἱ προερχόμεναι ἐκ τοῦ Κράτους τούτου ἢ αἱ προοριζόμεναι διὰ τὸ Κράτος τούτο, δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ἐπιβαρυνθῶν με ἀπότισιν καὶ ὅτι αἱ προκαταβολαὶ ἐναντι τοῦ ἐμπορεύματος δὲν θὰ ἐπιτρέπωνται ἢ ὅτι αἱ ἀποτίσεις καὶ προκαταβολαὶ θὰ γίνωνται δεκταὶ μόνον μέχρι ὠρισμένου ὀρίου.

δ) Ὅτι δὲν θὰ ἐπιτρέπεται εἰς τὸν ἀποστολέα νὰ τρο-

ποιοίση τήν σύμβασιν μεταφοράς, ὡς πρὸς τήν χώραν προορισμοῦ, τήν προπληρωμὴν καὶ τήν ἀπότισιν.

2. Ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς ὄρους δύνανται τὰ Κράτη, διὰ γενικῶν ἢ ἐιδικῶν ἐξουσιοδοτήσεων πρὸς τὰς διοικήσεις τῶν σιδηροδρόμων νὰ μεταβάλλουν τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 17, 19, 21 καὶ 22 τῶν συμβάσεων καθορίζοντα εἰς τὰς ἀμοιβαίας σχέσεις των:

α) Ὅτι οἱ κανόνες πληρωμῆς τῶν τελῶν θὰ ὀρίζονται: ἐιδικῶς διὰ συμφωνίας μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τοὺς κανόνες τούτους σιδηροδρόμων.

Οἱ κανόνες οὗτοι δὲν θὰ δύνανται νὰ περιλάβουν ὄρους μὴ προβλεπομένους ἐν τῷ ἄρθρῳ 17.

β) Ὅτι ὠρισμένοι αἰτήσεις τροποποιήσεων τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς δὲν θὰ γίνονται δεκταί.

3. Τὰ λαμβανόμενα συμφώνως πρὸς τὰς παραγρ. 1 καὶ 2 μέτρα θὰ ἀνακοινῶνται εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον.

Τὰ ἐν τῇ παραγρ. 1 ἀπαριθμούμενα μέτρα θὰ τίθενται ἐν ἰσχύϊ ἀπὸ τῆς λήξεως προθεσμίας ἑκτῶ ἡμερῶν τὸ ἐνωρίτερον, ὑπολογιζομένης ὑπὸ τῆς ἡμερομηνίας τοῦ ἐγγράφου, διὰ τοῦ ὁποίου τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον θὰ γνωστοποιῇ τὰ μέτρα ταῦτα εἰς τὰ ἄλλα Κράτη.

Τὰ ἐν τῇ παραγρ. 2 ἀπαριθμούμενα μέτρα θὰ τίθενται ἐν ἰσχύϊ ἀπὸ τῆς λήξεως προθεσμίας δύο ἡμερῶν, τὸ ἐνωρίτερον, ὑπολογιζομένης ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς δημοσιεύσεώς των εἰς τὰ ἐνδιαφερόμενα Κράτη.

4. Αἱ καθ' ὁδὸν μεταφοραὶ δὲν θὰ διίγωνται ὑπὸ τῶν ἐν λόγῳ μέτρων.

#### \*Ἄρθρον 63.

Εὐθύνη ἐν συνδεδασμένη ὑπηρεσίᾳ σιδηροδρομικῆς θαλασσίας μεταφορᾶς.

1. Ἐπὶ μεταφορῶν διὰ σιδηροδρομικῆς καὶ θαλασσίας ὁδοῦ, διενεργουμένων διὰ τῶν ἐν ἄρθρῳ 2 παραγρ. 1 ἀναφερομένων γραμμῶν, ἕκαστον Κράτος δύνανται, ἐπὶ τῇ ὑποδοχῇ αἰτήσεώς του περὶ ἐγγραφῆς ἀντιστοίχου μειίας ἐν τῷ πίνακι τῶν εἰς τὴν σύμβασιν ὑπαγομένων γραμμῶν, νὰ συμπληρώσῃ τοὺς ἐν ἄρθρῳ 27 προβλεπομένους ἀπαλλακτικούς λόγους διὰ προσθήκης τῶν κάτωθι μνημονευομένων ἀπαλλακτικῶν λόγων, συνολικῶς.

Ὁ μεταφορέυς δύνανται νὰ ἐπικαλεσθῇ τοὺς λόγους τούτους μόνον ἂν ἀποδείξῃ ὅτι ἡ ἀπώλεια, ἡ βλάβη ἢ ἡ ὑπέρβασις τῆς προθεσμίας παραδόσεως ἐπῆλθεν ἐπὶ τοῦ τμήματος τῆς θαλασσίας διαδρομῆς κατὰ τὸν ἀπὸ τῆς φορτώσεως ἐν τῷ πλοίῳ τοῦ ἐμπορεύματος μέχρι τῆς ἐκ τοῦ πλοίου ἐκφορτώσεως αὐτοῦ χρόνον.

Οἱ λόγοι οὗτοι ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τῆς εὐθύνης εἶναι οἱ κάτωθι:

α) Ἐνέργεια, ἀμέλεια ἢ παράλειψις τοῦ πλοιάρχου, τοῦ πληρώματος, τοῦ πλοηγῶ ἢ τῶν ὑπὸ τοῦ μεταφορέως ἐντεταγμένων εἰς τὴν διεύθυνσιν τοῦ πλοῦ ἢ εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ πλοίου.

β) Ἀκαταλληλότης πρὸς πλοῦν τοῦ πλοίου, ἐφόσον ὁ μεταφορέυς ἀποδεικνύει ὅτι ἡ τοιαύτη κατάστασις δὲν εἶναι καταλογιστέα εἰς ἔλλειψιν ἀπὸ μέρους τοῦ ἐλλόγου ἐπιμελείας ὅπως καταστήσῃ τὸ πλοῖον κατάλληλον πρὸς πλοῦν ἢ ὅπως ἐξασφαλίσῃ εἰς τοῦτο τὸν προσήκοντα ἐξοπλισμὸν, ἐπάνδρωσιν καὶ ἀνεφοδιασμὸν ἢ ὅπως διασκευάσῃ καταλλήλως καὶ ἀποκαταστήσῃ εἰς καλὴν κατάστασιν ὅλα τὰ τμήματα τοῦ πλοίου εἰς τὰ ὁποῖα φορτῶνται τὸ ἐμπόρευμα, εἰς τρόπον ὥστε νὰ εἶναι ταῦτα κατάλληλα πρὸς ὑποδοχὴν, μεταφορὰν καὶ προφύλαξιν τοῦ ἐμπορεύματος.

γ) Πυρκαϊά, ἐφόσον ὁ μεταφορέυς ἀποδεικνύει ὅτι δὲν προεκλήθη αὕτη ἐξ ἰδίας αὐτοῦ ἐνεργείας ἢ πταίσματος τοῦ πλοιάρχου, τοῦ πληρώματος, τοῦ πλοηγῶ ἢ τῶν ὑπὸ τοῦ μεταφορέως εἰς ὑπηρεσίαν προστηθέντων προσώπων.

δ) Κίνδυνος ἢ ἀτυχήματα θαλάσσης ἢ ἄλλων πλωτῶν ὁδῶν.

ε) Διάσωσις ἢ παροσπάθεια διασώσεως ὑπάρξεων ἢ ἀγχαθῶν ἐν θαλάσσει.

στ) Φόρτωσις τοῦ ἐμπορεύματος ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τοῦ πλοίου, προϋποτιθεμένου ὅτι ἢ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος

φόρτωσις ἐγένετο συναινέσει τοῦ ἀποστολέως, δοθείσης διὰ ἐπιλώσεώς του ἐν τῇ φορτωτικῇ, καὶ ὅτι τὸ ἐμπόρευμα δὲν εἶναι φορτωμένον ἐντὸς φορτηγοῦ ὀχήματος.

Οἱ ἀνωτέρω ἀπαλλακτικοὶ λόγοι οὐδὲλως συνεπάγονται κατάργησιν ἢ μείωσιν τῶν γενικῶν ὑποχρεώσεων τοῦ μεταφορέως, συγκεκριμένως δὲ τῆς ὑποχρεώσεώς του ὅπως καταβάλλῃ ἐπιλογὴν ἐπιμέλειαν ἵνα καταστήσῃ τὸ πλοῖον κατάλληλον πρὸς πλοῦν ἢ ὅπως ἐξασφαλίσῃ εἰς τοῦτο τὸν προσήκοντα ἐξοπλισμὸν, ἐπάνδρωσιν καὶ ἀνεφοδιασμὸν ἢ ὅπως διασκευάσῃ καταλλήλως καὶ ἀποκαταστήσῃ εἰς καλὴν κατάστασιν ὅλα τὰ τμήματα τοῦ πλοίου, εἰς τὰ ὁποῖα φορτῶνται τὸ ἐμπόρευμα, εἰς τρόπον ὥστε νὰ εἶναι ταῦτα κατάλληλα πρὸς ὑποδοχὴν, μεταφορὰν καὶ προφύλαξιν τοῦ ἐμπορεύματος.

Ὁ μεταφορέυς, ἔστω καὶ ἐπικαλούμενος τοὺς ἀνωτέρω ἀπαλλακτικούς λόγους, παραμένει οὐχ ἥττον ὑπεύθυνος ἂν ἡ δικαιοῦχος ἀποδεικνύῃ ὅτι ἡ ὑπέρβασις τῆς προθεσμίας παραδόσεως, ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη ὀφείλονται εἰς πταίσμα τοῦ μεταφορέως, τοῦ πλοιάρχου, τοῦ πληρώματος, τοῦ πλοηγῶ ἢ τῶν ὑπὸ τοῦ μεταφορέως προστηθέντων εἰς ὑπηρεσίαν προσώπων, διάφορον τοῦ ὑπὸ στοιχ. α) ἀνωτέρω προβλεπομένου πταίσματος.

2. Ὅταν μία καὶ ἡ αὐτὴ θαλασσία διαδρομὴ ἐξυπηρετεῖται ὑπὸ πολλῶν μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων, ἐγγεγραμμένων εἰς τὸν ἐν τῷ πρώτῳ ἄρθρῳ ἀναφερόμενον πίνακα, τὸ ἐφαρμοστέον ἐπὶ τῆς διαδρομῆς ταύτης σύστημα εὐθύνης πρέπει νὰ εἶναι κοινὸν δι' ὅλας τὰς μεταφορικὰς ταύτας ἐπιχειρήσεις.

Ἐφόσον ἢ ἐν τῷ πίνακι ἐγγραφῆ τῶν ἐπιχειρήσεων τούτων ἐγένετο κατ' αἰτήσιν πολλῶν Κρατῶν πρέπει ἐπιπροσθέτως νὰ ἔχη προηγηθῇ συμφωνία μεταξὺ τῶν Κρατῶν τούτων διὰ τὴν ἀποδοχὴν τοῦ ἐν λόγῳ συστήματος εὐθύνης.

3. Τὰ λαμβανόμενα συμφώνως πρὸς τὸ παρὸν ἄρθρον μέτρα ἀνακοινῶνται πρὸς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον. Ὁ ἰσχύου δὲ τὰ μέτρα ταῦτα οὐχὶ πρὸ τῆς παρελεύσεως προθεσμίας τριάκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τοῦ ἐγγράφου διὰ τοῦ ὁποίου τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἐγνωστοποίησε τὰ μέτρα ταῦτα πρὸς τὰ λοιπὰ Κράτη.

Αἱ καθ' ὁδὸν μεταφοραὶ δὲν θὰ διίγωνται ὑπὸ τῶν ἐν λόγῳ μέτρων.

#### \*Ἄρθρον 64.

Εὐθύνη ἐν περιπτώσει ἀτυχημάτων ἐκ πυρηνικῆς ἐνεργείας.

Ὁ σιδηροδρόμος ἀπαλλάσσεται τῆς βαρυνούσης αὐτὸν κατὰ τὴν παρούσαν Σύμβασιν εὐθύνης ὅταν ἡ ζημία ὀφείλεται εἰς ἀτύχημα ἐκ πυρηνικῆς ἐνεργείας καὶ ὅταν, δυνάμει τῶν ἰσχυουσῶν εἰς ἐν τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἐιδικῶν διατάξεων διὰ τὴν ρύθμισιν τῆς εὐθύνης εἰς τὸν τομέα τῆς ἀτομικῆς ἐνεργείας, ὁ ἐκμεταλλεὺς ἐγκατάστασιν ἀτομικῆς ἐνεργείας ἢ ὁ ὑποκατάστατος αὐτοῦ εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὴν ζημίαν ταύτην.

#### ΜΕΡΟΣ VI

Τελικαὶ Διατάξεις.

#### \*Ἄρθρον 65.

Ἵπογραφή.

Ἡ παρούσα σύμβασις ἀποτελοῦσα μετὰ τῶν Παραρτημάτων αὐτῆς ἐνιαῖον σύνολον παραμένει ἀνοικτὴ μέχρι τῆς 1 Μαΐου 1961 πρὸς ὑπογραφήν ἀπὸ μέρους τῶν Κρατῶν, τὰ ὁποῖα προσεκλήθησαν ἵνα ἀντιπροσωπευθῶσιν εἰς τὴν τακτικὴν ἀναθεωρητικὴν διάσκεψιν.

#### \*Ἄρθρον 66.

Ἐπικύρωσις. Ἐναρξίς ἰσχύος.

Ἡ παρούσα Σύμβασις θὰ ὑποβληθῇ εἰς ἐπικύρωσιν, τὰ δὲ ὄργανα ἐπικυρώσεως θὰ κατατεθῶσιν τὸ ταχύτερον δυνατόν παρὰ τῇ Ἐλβετικῇ Κυβερνήσει.

Ὅταν ἡ σύμβασις θὰ ἔχη ἐπικυρωθῇ ὑπὸ δεκαπέντε Κρατῶν, ἡ Ἐλβετικὴ Κυβέρνησις θὰ ἐπικοινωνήσῃ μετὰ τῶν ἐνδιαφερομένων Κυβερνήσεων πρὸς τὸν σκοπὸν ἐξετάσεως ἀπὸ κοινού τῆς δυνατότητος ὅπως ἢ Σύμβασις τεθῇ ἐν ἰσχύϊ.

## "Αρθρον 67.

## Προσχώρησις εἰς τὴν Σύμβασιν.

1. Κράτος ἐκ τῶν μὴ ὑπογραψάντων, ἐπιθυμοῦν νὰ προσχωρήσῃ εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν, ἀπευθύνει τὴν πρὸς τοῦτο αἴτησιν τῶν εἰς τὴν Ἑλβετικὴν Κυβέρνησιν, ἡ ὁποία κοινοποιεῖ ταύτην πρὸς ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη μετὰ σηματοποίηση τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου ἐπὶ τῆς θέσεως τῶν σιδηροδρόμων τοῦ αἰτουῦντος Κράτους ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τῶν διεθνῶν μεταφορῶν.

2. Ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν, ἐντὸς ἑξ μηνῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐν λόγῳ γνωστοποιήσεως, ἀνακοινοῦνται πρὸς τὴν Ἑλβετικὴν Κυβέρνησιν ἡ ἀντίθεσις δύο τοῦλάχιστον Κρατῶν, ἡ αἴτησις γίνεται αὐτοδικαίως δεκτὴ, εἰδοποιούνται δὲ περὶ τούτου ὑπὸ τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως τὸ αἴτησαν καὶ ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη.

Ἐν ἐναντίᾳ περιπτώσει ἡ Ἑλβετικὴ Κυβέρνησις γνωστοποιεῖ πρὸς ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη ὡς καὶ πρὸς τὸ αἴτησαν τὴν προσχώρησιν Κράτος ὅτι ἡ ἐξέτασις τῆς αἰτήσεως ἀναβάλλεται.

3. Ἡ ἀποδοχὴ ἐπάγεται τὰς νομίμους συνεπειὰς μετὰ παρέλευσιν μηνὸς ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἀπὸ μέρους τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως γενομένης ἀνακοινώσεως ἢ, ἂν κατὰ τὴν λήξιν τῆς προθεσμίας ταύτης ἡ Σύμβασις δὲν ἔχῃ ἀκόμη τεθῆ ἐν ἰσχύϊ, ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἐναρξέως τῆς ἰσχύος τῆς Συμβάσεως.

## "Αρθρον 68.

## Διάρκεια τῶν ἐκ τῆς Συμβάσεως ὑποχρεώσεων τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν.

1. Ἡ διάρκεια τῆς παρουσίας Συμβάσεως εἶναι ἀπεριόριστος. Δύναται ὅμως ἕκαστον συμβεβλημένον Κράτος νὰ ἀποχωρήσῃ ὑπὸ τοὺς κάτωθι ὅρους:

Ἡ Σύμβασις ἰσχύει δι' ἕκαστον συμβεβλημένον Κράτος μέχρι τῆς 31 Δεκεμβρίου τοῦ πέμπτου μετὰ τὴν ἐναρξιν τῆς ἰσχύος αὐτῆς ἔτους. Πᾶν Κράτος, τὸ ὁποῖον θὰ ἐπεθύμει νὰ ἀποχωρήσῃ κατὰ τὴν λήξιν τῆς περιόδου ταύτης, ὀφείλει νὰ γνωστοποιήσῃ τὴν πρόθεσίν του ταύτην, πρὸ ἐνός τοῦλάχιστον ἔτους, εἰς τὴν Ἑλβετικὴν Κυβέρνησιν, ἡ ὁποία θὰ πληροφορήσῃ σχετικῶς ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη.

Ἐφόσον δὲν ἐγένετο τοιαύτη γνωστοποίησις ἐντὸς τῆς ὀριζόμενης προθεσμίας, ἡ ἐκ τῆς συμβάσεως ὑποχρέωσις θὰ παραταθῇ αὐτοδικαίως διὰ περίοδον τριῶν ἐτῶν καὶ οὕτω καθ' ἑξῆς, ἀπὸ τριετίας εἰς τριετίαν, ἐφόσον δὲν ἐγένετο καταγγελία ἐν ἔτος τοῦλάχιστον πρὸ τῆς 31 Δεκεμβρίου τοῦ τελευταίου ἔτους μιᾶς τῶν τριετῶν περιόδων.

2. Κράτη, τῶν ὁποίων ἐγένετο δεκτὴ ἡ συμμετοχὴ εἰς τὴν Σύμβασιν ἐντὸς τῆς πενταετοῦς ἢ μιᾶς τῶν τριετῶν περιόδων, ὑποχρεοῦνται εἰς συμμετοχὴν μέχρι τέλους τῆς περιόδου ταύτης, ἀκολούθως δὲ μέχρι τέλους ἑκάστης τῶν ἐπομένων περιόδων ἐφόσον δὲν θὰ ἔχῃσι καταγγεῖλαι τὴν ὑποχρέωσιν τῶν ἐν ἔτος τοῦλάχιστον πρὸ τῆς λήξεως μιᾶς ἐξ αὐτῶν.

## "Αρθρον 69.

## Ἀναθεώρησις τῆς Συμβάσεως.

1. Οἱ ἀντιπρόσωποι τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν συνέρχονται διὰ τὴν ἀναθεώρησιν τῆς Συμβάσεως ἐπὶ προσκλήσει τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως μετὰ πενταετίαν τὸ βραδύτερον ἀπὸ τῆς ἐναρξέως τῆς ἰσχύος τῆς παρουσίας Συμβάσεως.

Διάσκεψις πρὸ τῆς περιόδου ταύτης συγκαλεῖται ἐφόσον ὑπεβάλλεται πρὸ τούτου αἰτήσεις ὑπὸ τοῦ ἐνός τρίτου τοῦλάχιστον τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν.

Ἀπὸ συμφώνου μετὰ τῆς πλειοψηφίας τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν, ἡ Ἑλβετικὴ Κυβέρνησις ἀπευθύνει πρόσκλησιν καὶ εἰς μὴ συμβεβλημένα Κράτη.

Ἀπὸ συμφώνου μετὰ τῆς πλειοψηφίας τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον προσκαλεῖ ὅπως παραστοῦν εἰς τὴν διάσκεψιν ἀντιπρόσωποι:

α) Διεθνῶν κυβερνητικῶν ὀργανισμῶν ἀρμοδίων διὰ τὰς μεταφορὰς.

β) Διεθνῶν μὴ κυβερνητικῶν ὀργανισμῶν ἀσχολουμένων μετὰ τὰς μεταφορὰς.

Ἡ εἰς τὰς συζητήσεις συμμετοχὴ ἀντιπροσωπειῶν τῶν μὴ συμβεβλημένων Κρατῶν καὶ τῶν ἐν τῷ τετάρτῳ ἐδαφίῳ μνημονευμένων διεθνῶν ὀργανισμῶν θὰ ρυθμίζεται δι' ἕκαστην διάσκεψιν διὰ τοῦ Κανονισμοῦ τῶν συζητήσεων.

Ἀπὸ συμφώνου μετὰ τῆς πλειοψηφίας τῶν Κυβερνήσεων τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον δύναται, πρὸ τῶν τακτικῶν ἢ ἐκτάκτων ἀναθεωρητικῶν διασκέψεων, νὰ συγκαλέσῃ ἐπιτροπὰς πρὸς προκαταρκτικὴν ἐξέτασιν τῶν προτάσεων ἀναθεωρήσεως. Αἱ διατάξεις τοῦ Παραρτήματος VI ἐφαρμόζονται κατ' ἀναλογίαν ἐπὶ τῶν Ἐπιτροπῶν τούτων.

2. Ἡ ἐναρξὶς ἰσχύος τῆς νέας συμβάσεως εἰς τὴν ὁποίαν κατέληξεν ἡ ἀναθεωρητικὴ διάσκεψις συνεπάγεται κατάργησιν τῆς προγενεστέρας Συμβάσεως καὶ ὡς πρὸς τὰ Κράτη ἐκεῖνα τὰ ὁποία δὲν ἔχουν ἐπικυρώσει τὴν νέαν σύμβασιν.

3. Κατὰ τὸ ἐνδιάμεσον μεταξύ τῶν ἀναθεωρητικῶν διασκέψεων διάστημα τὰ ἀρθρα 3, 4, 5 παρ. 5, τὰ ἀρθρα 6, 11, 13, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 48, 49, 50, 53 καὶ τὰ Παραρτήματα II, III, IV α IV β IX καὶ X δύνανται νὰ ὑποστοῦν ἀναπροσαρμογὰς παρ' Ἐπιτροπῆς ἀναθεωρήσεως. Ἡ ὀργάνωσις καὶ ἡ λειτουργία τῆς Ἐπιτροπῆς ταύτης ἀποτελοῦν ἀντικείμενον τοῦ Παραρτήματος VI τῆς παρουσίας Συμβάσεως.

Αἱ ἀποφάσεις τῆς Ἐπιτροπῆς ἀναθεωρήσεως γνωστοποιοῦνται ἀμέσως εἰς τὰς Κυβερνήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν μέσῳ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου. Θεωρεῖται ὅτι ἐγένοντο αὗται δεκταί, ἐκτὸς ἂν διευτυπώθησαν ἐντὸς τριῶν μηνῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς γνωστοποιήσεως, ἀντιρρήσεις κατ' αὐτῶν ἐκ μέρους πέντε τοῦλάχιστον Κυβερνήσεων. Ἴσχύουν δὲ αὗται ἀπὸ τῆς πρώτης τοῦ ἔκτου μηνὸς μετὰ τὸν μῆνα ἐντὸς τοῦ ὁποίου τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἐγνωστοποίησε ταύτας εἰς τὰς Κυβερνήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν.

Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον προσδιορίζει τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην κατὰ τὴν γνωστοποίησιν τῶν ἀποφάσεων.

4. Διὰ τὴν ἀναπροσαρμογὴν πρὸς τὰς τρεχοῦσας ἀνάγκας:

α) Τοῦ Διεθνoῦς Κανονισμοῦ περὶ μεταφορὰς διὰ σιδηροδρόμων ἐπικινδύνων ὑλῶν (Παράρτημα I).

β) Τοῦ Διεθνoῦς Κανονισμοῦ τοῦ ἀφορῶντος εἰς μεταφορὰν ἰδιωτικῶν φορτηγῶν (Παράρτημα VII) καὶ

γ) Τοῦ Διεθνoῦς Κανονισμοῦ τοῦ ἀφορῶντος εἰς μεταφορὰν ἐμπορευματοκιβωτίων (Παράρτημα VIII), συνιστῶνται ἐπιτροπαὶ ἐμπειρογνομῶνων, τῶν ὁποίων ἡ ὀργάνωσις καὶ ἡ λειτουργία εἶναι ἀντικείμενον Καταστατικοῦ, ἀποτελοῦντος τὸ Παράρτημα VI τῆς παρουσίας Συμβάσεως.

Αἱ ἀποφάσεις τῶν Ἐπιτροπῶν ἐμπειρογνομῶνων κοινοποιοῦνται ἀμέσως πρὸς τὰς Κυβερνήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν μέσῳ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου. Θεωρεῖται ὅτι ἐγένοντο αὗται δεκταί, ἐκτὸς ἂν διευτυπώθησαν ἐντὸς προθεσμίας τριῶν μηνῶν, ὑπολογιζομένης ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας γνωστοποιήσεως, ἀντιρρήσεις κατ' αὐτῶν ἐκ μέρους τῶν Κυβερνήσεων πέντε τοῦλάχιστον συμβεβλημένων Κρατῶν. Ἴσχύουν δὲ αὗται ἀπὸ τῆς πρώτης τοῦ ἔκτου μηνὸς μετὰ τὸν μῆνα, ἐντὸς τοῦ ὁποίου τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἐγνωστοποίησε τὴν ἀποδοχὴν τῶν πρὸς τὰς Κυβερνήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν. Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον προσδιορίζει τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην κατὰ τὴν κοινοποίησιν τῶν ἀποφάσεων.

## "Αρθρον 70.

Κείμενα τῆς συμβάσεως — Ἐπίσημοι μεταφράσεις

Ἡ παρούσα σύμβασις συνωμολογήθη καὶ ὑπεγράφη ἐν γαλλικῇ γλώσσῃ κατὰ τὴν κρατήσασαν διπλωματικὴν συνθήειαν.

Εἰς τὸ Γαλλικὸν κείμενον ἐπισυνάπτονται κείμενον εἰς γερμανικὴν γλώσσαν, κείμενον εἰς ἀγγλικὴν καὶ κείμενον εἰς ἰταλικὴν γλώσσαν, ἔχοντα ἰσχύον ἐπίσημον μεταφράσεων.

Ἐν περιπτώσει ἀσυμφωνίας τῶν κειμένων, ἰσχύει τὸ γαλλικὸν κείμενον.

Εἰς πίστωσιν τοῦ ὁποῦ, οἱ κάτωθι πληρεξούσιοι, βάσει ἐξουσιοδοτήσεως κατὰ τὸν δέοντα τύπον, υπέγραψαν τὴν παροῦσαν Σύμβασιν.

Ἐγένετο ἐν Βέρνην τὴν εἰκοστὴν πέμπτην Φεβρουαρίου τοῦ χιλιοστοῦ ἑνεακοσιοστοῦ ἑξηκοστοῦ πρώτου ἔτους εἰς ἓν μόνον ἀντίτυπον, τὸ ὁποῖον θὰ παραμείνῃ κατατεθειμένον ἐν τοῖς Ἀρχείοις τῆς Ἑλβετικῆς Ὁμοσπονδίας, αὐθεντικὸν ἀντίγραφον τοῦ ὁποῦ θὰ δοθῇ εἰς ἕκαστον τῶν συμβαλλομένων μερῶν.

Διὰ τὴν Αὐστρίαν :	DR. KREMLER
Διὰ τὸ Βέλγιον :	F. SEYNAEVE
Διὰ τὴν Βουλγαρίαν :	S. DRAGOMIROV
Διὰ τὴν Δανίαν :	TH. JENSEN
Διὰ τὴν Ἰσπανίαν :	MARQUIS DE MIRAFLORES
Διὰ τὴν Φιλλανδίαν :	OSMO ORKOMIES
Διὰ τὴν Γαλλίαν :	E. DENNERY
Διὰ τὴν Ἑλλάδα :	A. HART. SOUTZOS
Διὰ τὴν Οὐγγαρίαν :	SKONDA - ÖDÖN
Διὰ τὴν Ἰταλίαν :	LUISE BRANCA
Διὰ τὸν Λίβανον :	RAIF ABILLAMA
Διὰ τὸ Λιχτενστάιν :	A. HILBE
Διὰ τὸ Λουξεμβούργον :	A. CLEMANG

Διὰ τὴν Νορβηγίαν :	HERN, A. BROCH
Διὰ τὴν Ὀλλανδίαν :	H. E. SCHEFFER
Διὰ τὴν Πολωνίαν :	BATKOWSKI
Διὰ τὴν Πορτογαλίαν :	MARIO DIAS TRIGO
Διὰ τὴν Ρουμανίαν :	G. NISTORAN
Διὰ τὸ Ἡνωμ. Βασίλειον Μεγ. Βρετανίας καὶ Βορ. Ἰρλανδίας :	J. S. ROOKE — A.H.KENT
Διὰ τὴν Σουηδίαν :	CLAS NORDSTRÖM
Διὰ τὴν Ἑλβετίαν :	SCHALLER
Διὰ τὴν Τσεχοσλοβακίαν :	JAN OBHLIDAL
Διὰ τὴν Τουρκίαν :	H. UGAN
Διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίαν :	V. NIKOLIC

#### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι.

(Ἄρθρα 3 καὶ 4)

Διεθνῆς Κανονισμὸς διὰ τὴν διὰ σιδηροδρόμου μεταφορῶν ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων (R.I.D.)  
(Κείμενον ὑπαγόμενον εἰς εἰδικὴν ἀναθεωρητικὴν διαδικασίαν).

#### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

(Ἄρθρον 6)

Φορτωτικὴ μεγάλης / μικρᾶς ταχύτητος. (Τὰ φύλλα 2, 4 καὶ 5 εἶναι ὅμοια πρὸς τὸ φύλλον 1).

ANNEXE II (Article 6)

<p>1 Έργασις Διόρυξ Timbre de contrôle Kontrollstempel</p>	<p>2 CIM Διεθνής σιδηροδρομική μεταφορά par chemins de fer - International Eisenbahnverkehr <b>Φόρτωσις - Lading</b></p> <p>Τα μεμονωμένα γράμματα ή γράμματα συμπληρωμένα από τον αποστολέα ή τις αρμόδιες αρχές πρέπει να συμπληρωθούν με τα στοιχεία που αναφέρονται στην παρούσα περίπτωση. Die allein unvollständigen Texte sind durch Eisenbahnen oder durch die zuständigen Behörden zu ergänzen.</p>	<p>3 Αριθμός αποστολής Brevets complete Verrechnungsbillets de No Αποστολ. Αριθμ. Έκδ. - Vert. de No</p>	<p>Καθίστηδες ή ημερομηνία T3 - Date - Datum</p>
<p>4 Σταθμός προορισμού - Gare destination - Bestimmungsstation</p>	<p>5 Έγγυησμός - Engagement - Absicherung ἀπό - de - von</p>		
<p>6 Παραλήπτης, διεύθυνση (πόλις και χώρα) Destinataire, adresse (ville et pays) - Empfänger, Adresse (Ort und Land)</p>	<p>7 Διεύθυνση - Direction - Zielort</p>		
<p>8 Αιτήσεις (CIM άρθρα 6, 12, 15, κ.λπ.) Observations - Erläuterungen (CIM Art. 6, 12, 15, etc.)</p>	<p>9 Επιδιορθώσεις εις - A - Änderungen - Zu verzeichnen in</p>		
<p>10 Αποστολής Εταιρική Εμπνεύση Expéditeur, raison sociale - Absender Firma Φορτωθέν υπό: Charge par: Verladen durch: • Τού σιδηρού Chemin de fer Eisenbahn • Τού αποστολέα Expéditeur Absender</p>	<p>11 Εγγυησμός - Engagement - Absicherung ἀπό - de - von</p>	<p>12 Σημάδι κατασκευαστή και Αρ. Eigenschaftsmerkmal und Nr.</p> <p>13 Τύπος Φαυδίσκου Type - Art A</p> <p>14 Αριθμός Φαυδίσκου N° - No A</p> <p>15 Οριονόγραφοι Lignes de charge Trafik - Zeichen A</p>	<p>16 Κατηγορία Σημάδι κατασκευαστή και Αρ. Categorie - Art Eigenschaftsmerkmal und Nr.</p>
<p>17 Αποστολής Εταιρική Εμπνεύση Expéditeur, raison sociale - Absender Firma Φορτωθέν υπό: Charge par: Verladen durch: • Τού σιδηρού Chemin de fer Eisenbahn • Τού αποστολέα Expéditeur Absender</p>	<p>18 Εμπορεύματα - Désignation de la marchandise Bezeichnung des Gutes</p>	<p>19 Βάρος Poids Gewicht kg</p>	<p>20 Εμπορεύματα Marchandises - Waren "Αρ. No</p>
<p>21 Διεύθυνση προορισμού Prestation d'acheminement - Frachtführerschrift</p>	<p>22 Αιτήματα τιμολόγησης και βρωλόγια Droits et libérations demandés - Verlangte Tarife und Freigabe</p>	<p>23 Προκαταβολή Dépôt Sicherstellung Poids Monnaie Währung</p> <p>24 Απέναντι Rueusement Nachnahme Poids Monnaie Währung</p> <p>25 Διεύθυνση πίστωσης à la livraison Intensiv an der Lieferung Monnaie Währung</p> <p>26 Συμμεινών τῆ φορτωσις - Annexes à la lettre de voiture - Beilagen zum Frachtbrief</p>	<p>27 Αριθμοί 34 και 42 Cases Nos 34 et 42 Felder Nr. 34 - 42 für mechanische Verarbeitung reserviert</p>
<p>28 Πληροφορίες ἐπὶ τῆ παραλήπτη (CIM ἄρθρον 6 § 12) Informations pour le destinataire - Vermerk für den Empfänger (CIM Art. 6 § 12)</p>	<p>29 Χρονολογικὴ σφραγὶς τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ Timbre à date de la gare destination - Datumstempel des Vert. Stations</p>	<p>30 Χρονολογικὴ σφραγὶς τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ Timbre à date de la gare destination - Datumstempel des Vert. Stations</p>	<p>31 Τύπος Φαυδίσκου Type - Art A</p> <p>32 Αριθμός Φαυδίσκου N° - No A</p>
<p>33 Χρονολογικὴ σφραγὶς τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ Timbre à date de la gare destination - Datumstempel des Vert. Stations</p>	<p>34 Χρονολογικὴ σφραγὶς τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ Timbre à date de la gare destination - Datumstempel des Vert. Stations</p>	<p>35 Τύπος Φαυδίσκου Type - Art A</p> <p>36 Αριθμός Φαυδίσκου N° - No A</p>	<p>37 Τύπος Φαυδίσκου Type - Art A</p> <p>38 Αριθμός Φαυδίσκου N° - No A</p>

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ





Επισημείες Συλλογών - Indices de monnaie - Überauszeichnungen			
Ανατολή της προελαίας παραδόσεως - Interprétation de date de livraison - Lieferfristbestimmung			
Εξαιρέσεις νομισμάτων - Exemptions des monnaies - Währungsbeziehungen			
<p>§ Δολλάρια Η.Π.Α. Dollar USA USA-Dollar</p> <p>Dln Γουγκολαδικόν δηνάριον. Dinar yougoslavien Jugoslawischer Dinar</p> <p>D Kr Κορώνα Δανίας Couronne danoise Dänische Krone</p> <p>DM Γερμανικόν δυτικόν μάρκον Mark allemand Deutsche Mark</p> <p>DM/DB Μάρκον της ΕΝΤΟΙΤΗΣ ΜΠΟΥΝΤΣΜΠΑΝΚ Mark de la «Deutsche Bundesbank» Mark der Deutschen Bundesbank</p> <p>CM/ON Μάρκον της ΕΝΤΟΙΤΗΣ ΝΟΤΕΝ ΜΠΑΝΚ Mark de la «Deutsche Notenbank» Mark der Deutschen Notenbank</p> <p>Dl Ελληνική δραχμή Drachme grecque Griechische Drachme</p>	<p>Esc Σισούβιο Πορτογαλικόν Escudo portugais Portugiesischer Escudo</p> <p>Fl Ολλανδικόν γουίλντ Florin néerlandais Holländischer Gulden</p> <p>FM Φινλανδικόν μάρκον Mark finlandais Finnische Mark</p> <p>Fr Γαλλικόν φράγκον Franc belge Belgischer Franken</p> <p>Fr Γαλλικόν φράγκον Franc français Französischer Franken</p> <p>Fr or Χρυσόν φράγκον Franc or Goldfranken</p> <p>Flux Λουξεμβουργικόν φράγκον Franc luxembourgeois Luxembourgeois Franken</p>	<p>Fr S Έλβετικόν φράγκον Franc suisse Schweizer Franken</p> <p>Fl Ούγγρικόν φράνκ Forint hongrois Ungarischer Forint</p> <p>Kcs Τσεχοσλοβακικόν κορόνα Couronne tchécoslovaque Tschoslovenatische Krone</p> <p>s.d. Σχίλλινγκ - πέννι - Άγγλιας Schilling-penny anglais Englischer Schilling - Penny</p> <p>Lei Ρουμανικόν Λέι Lei roumain Rumänische Lei</p> <p>Lev Λευ βουλγαρικό Λέβ Lev bulgare Bulgarische Lev</p> <p>Lit Λιταυική Λιτένα Litas lituanien Lituanische Lira</p>	<p>Lit Λιταυική Λιτένα Litas lituanien Lituanische Lira</p> <p>N Kr Νορβηγικόν κορόνα Couronne norvégienne Norwegische Krone</p> <p>Osx Αυστριακόν σκίλλινγκ Schilling autrichien Österreichischer Schilling</p> <p>Pa Παλαιόν γερμανικόν φράνκ Franc allemand Deutscher Franken</p> <p>Pa Σουηδικόν κρόνα Couronne suédoise Schwedische Krone</p> <p>Pol Πολωνικόν ζλότι Zloty polonais Polnischer Zloty</p>
Όλικόν ποσόν - Montant général - Gesamtbetrag		Τέλη πληρωθέντα Paié par le Franchiseur	Τέλη εισπραχθέντα Paié par le Obercommissar
1. Τροποποιητικά έντολα του αποστολέως Modifications du contrat de transport ordonnées par l'expéditeur Nachträgliche Verfügung des Absenders	Αρ. No	Προκαταβ. τόποσ. ποσόν Somme payée par l'expéditeur Frank für des Absenders	Χρέως βάσει των τροποποιήσεων Paiement basé sur les modifications Υπολοίπων εισπραχθέντων Régularisation des paiements Ur. geschätzter Restbetrag
2. Τροποποιητικά έντολα του παραλήπτη Modifications du contrat de transport ordonnées par le destinataire Verfügung des Empfängers	Αρ. No	3. Επιστροφισμός εισπραχθέντων εισπραχθέντων Avis d'apurement renvoyé Nachnahmebegleiterschein zurückgesandt	4. Χρέως βάσει βελτίου προπληρωμής Paiement basé sur le bien d'anticipation Rückzahlung mit Frankalsanzahlung
3. Εισπραχθέντα περί ληροσίου εις την παράδοσιν Avis d'apurement à la livraison Abfertigungsindermeldung	Αρ. No	7. Σημειών περί βελτίου Bemerkungen über die Teilbestandsaufnahme erfolgt	
4. Έλλειψεις ή ελαττωματικότης της συσκευασίας Absence ou défauts de l'emballage Fehlen oder Mängel der Verpackung		8. Εξόφλησις του παραλήπτη - Quittance du destinataire - Empfangsbescheinigung Tg - Datum	Υπογραφή - Signature - Unterschrift

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ.

(Άρθρον 12)

ΕΛΛΕΙΨΙΣ Ή ΕΛΑΤΤΩΜΑΤΙΚΟΤΗΣ ΤΗΣ ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑΣ ΓΕΝΙΚΗ ΔΗΛΩΣΙΣ

Ὁ σταθμὸς ..... τοῦ σιδηροδρόμου ..... δέχεται πρὸς μεταφορὰν ἐπὶ τῇ αἰτήσῃ μου ἀπὸ σήμερον, τὰ κάτωθι περιγραφόμενα ἐμπορεύματα, τὰ ὁποῖα θὰ παραδίδω αὐτῷ ἵνα ἀποσταλῶσι :

διὰ μεγάλης ταχύτητος (\*)  
διὰ μικρᾶς ταχύτητος (\*)  
ὡς μικροδέματα (\*)

Ἀναγνωρίζω ὅτι τὰ ἐμπορεύματα ταῦτα, ἐφόσον τὸ ἔγγραφον μεταφορᾶς κάμνη μνεῖαν τῆς παρούσης γενικῆς δηλώσεως, παραδίδονται πρὸς μεταφορὰν :

ἄνευ συσκευασίας (\*)  
ὑπὸ ἐλαττωματικὴν συσκευασίαν περιγραφομένην κατωτέρω (\*)

Ἐν ..... τῇ ..... 19...  
(ὕπογραφή)

\* Διαγράφονται αἱ μὴ προσαρμοζόμεναι ἐνδείξεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV α

(Άρθρον 21)

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΥΜΒΑΣΙΝ ΚΑΤ' ΕΝΤΟΛΗΝ ΤΟΥ ΑΠΟΣΤΟΛΕΩΣ ΜΕΨΒΦΟΡΑΣ

Ὁ σταθμὸς (\*) ..... τοῦ σιδηροδρόμου ..... παρακαλεῖται ὅπως ἐπιφέρῃ εἰς τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς τῆς κάτωθι ἐμφαινόμενης ἀποστολῆς

Σήματα καὶ ἀριθ.	Ποσὸν	Εἶδος Συσκευασίας	Καθορισμὸς τοῦ ἐμπορεύματος	Βάρος εἰς χγρ.
------------------	-------	-------------------	-----------------------------	----------------

παραδοθείσης πρὸς ἀποστολὴν διὰ φορτωτικῆς  $\frac{\text{μεγάλης}}{\text{μικρᾶς}}$

ταχύτητος τῆς ..... 19... εἰς παραλαβὴν τοῦ κ. .... εἰς ..... τὰς κάτωθι τροποποιήσεις (\*\*)

1. νὰ ἐπιστρέψῃ ταύτην εἰς τὸν ἀποστολέα ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς.
2. νὰ ἀναστείλῃ τὴν μεταφορὰν καθ' ὁδὸν ἐν ἀναμονῇ μεταγενεστέρων ὁδηγιῶν.
3. νὰ ἀναβάλῃ τὴν παράδοσιν ἐν ἀναμονῇ νεωτέρων ὁδηγιῶν.
4. νὰ παραδώσῃ ταύτην εἰς τὸν κ. .... εἰς .....  $\frac{\text{μεγάλης}}{\text{μικρᾶς}}$  ταχύτητος εἰς τὸν κ. .... σταθμὸν τοῦ σιδηροδρόμου
5. νὰ ἀποστείλῃ ταύτην διὰ  $\frac{\text{μεγάλης}}{\text{μικρᾶς}}$  ταχύτητος εἰς τὸν κ. .... σταθμὸν τοῦ σιδηροδρόμου
6. νὰ ἐπιστρέψῃ ταύτην διὰ  $\frac{\text{μεγάλης}}{\text{μικρᾶς}}$  ταχύτητος εἰς τὸ σταθμὸν ἀποστολῆς διὰ τὸν κ. ....

\* Νὰ ἀναγραφῇ ὁ σταθμὸς ἀποστολῆς.

\*\* Διαγράφονται αἱ μὴ προσαρμοζόμεναι ἐνδείξεις.

7. νὰ παραδώσῃ ταύτην ἔναντι εἰσπράξεως ἀποτίσεως (ἀριθμητικῶς) (ὀλογράφως)

8. νὰ παραδώσῃ ταύτην ἔναντι εἰσπράξεως οὐχὶ τῆς ἐν τῇ φορτωτικῇ ἀναγραφομένης ἀποτίσεως, ἀλλ' ἑτέρας (ἀριθμητικῶς) (ὀλογράφως)

9. νὰ παραδώσῃ ταύτην ἄνευ εἰσπράξεως τοῦ ποσοῦ τῆς ἀποτίσεως.

10. νὰ παραδώσῃ ταύτην ἐλευθέραν .....  
Ἐν ..... τῇ ..... 19...  
(ὕπογραφή)

Πρὸς τὸν σταθμὸν ..... τοῦ σιδηροδρόμου

Διαβιβάζονται αἱ ἀνωτέρω ἐντολαὶ πρὸς ἐκτέλεσιν κατὰ τοὺς ἐν ἀρθρῷ 23 § 1 τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ σιδηροδρόμων (C.I.M.) προβλεπομένους ὅρους.

Αἱ ἄνω ἐντολαὶ ἀντεγράφησαν ἐπὶ τοῦ ἀντιγράφου τῆς φορτωτικῆς, τὸ ὁποῖον προσήχθη ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως.

Ὁ εἰς τὸν ἀποστολέα ἐκδοθεὶς τίτλος διὰ τὴν ἀπότισιν διωρθώθη /ἀπεσύρθη.

Ἡ παροῦσα δηλώσις ἀναφέρεται εἰς τὴν ἀποστολὴν ὑπ' ἀριθ. .... προωθυομένην διὰ τοῦ φορτηγοῦ ὑπ' ἀριθ. .... καὶ εἰς τὸ τηλεγράφημά μας ἀριθ. .... / εἰς τηλεφωνικὴν ἀνακοίνωσιν μας τῆς

Ἐν ..... τῇ ..... 19...

Ο ΣΤΑΘΜΑΡΧΗΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV β

(Άρθρον 22).

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΥΜΒΑΣΙΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΤ' ΕΝΤΟΛΗΝ ΤΟΥ ΠΑΡΑΛΗΠΤΟΥ

Ὁ σταθμὸς (\*) ..... τοῦ σιδηροδρόμου ..... παρακαλεῖται ὅπως ἐπιφέρῃ εἰς τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς τῆς κάτωθι ἐμφαινόμενης ἀποστολῆς

Ἀριθ. ἀποστολῆς	Ἀριθ. φορτηγοῦ	Σήματα ἀριθμοὶ	Ποσὸν	Εἶδος συσκευασίας	Καθορισμὸς ἐμπορ/τος	Βάρος εἰς χλ.
-----------------	----------------	----------------	-------	-------------------	----------------------	---------------

παραδοθείσης πρὸς ἀποστολὴν διὰ φορτωτικῆς  $\frac{\text{μεγάλης}}{\text{μικρᾶς}}$

ταχύτητος ..... 19... εἰς παραλαβὴν τοῦ κ. .... εἰς ..... τὰς κάτωθι τροποποιήσεις (\*\*\*)

1. νὰ ἀναστείλῃ τὴν μεταφορὰν καθ' ὁδὸν ἐν ἀναμονῇ μεταγενεστέρων ὁδηγιῶν.
2. νὰ ἀναβάλῃ τὴν παράδοσιν ἐν ἀναμονῇ νεωτέρων ὁδηγιῶν.

(\*) Νὰ ἀναγραφῇ εἴτε ὁ σταθμὸς προορισμοῦ, εἴτε ὁ σταθμὸς εἰσόδου ἐν τῇ χώρᾳ προορισμοῦ.

(\*\*) Μόνον ἐφ' ὅσον τὰ στοιχεῖα ταῦτα εἶναι γνωστά.

(\*\*\*) Νὰ διαγραφοῦν αἱ μὴ προσαρμοζόμεναι ἐνδείξεις.



Τὸ ποσὸν τῆς ἐτησίας πιστώσεως ἀνὰ χιλιόμετρον ὀρίζεται δι' ἐκάστην χρῆσιν ὑπὸ τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς μετὰ γνώμην τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου. Εἰσπράττεται δὲ αὕτη πάντοτε ἐν τῷ συνόλῳ τῆς. Ἄν αἱ πραγματικαὶ δαπάναι τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου δὲν φθάσουν τὸ ποσὸν τῆς πιστώσεως ὑπολογιζομένης κατὰ τὴν ἀνωτέρω θάσιν, τὸ μὴ δαπανηθὲν ὑπόλοιπον περιέρχεται εἰς ἀποθεματικὸν κεφάλαιον.

2. Ἐπὶ εὐκαιρίᾳ τῆς ἀποστολῆς εἰς τὰ συμβεβλημένα Κράτη τῆς διαχειριστικῆς ἐκθέσεως καὶ τοῦ πίνακος τῶν ἐτησίων λ)σμών, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἀπευθύνει εἰς ταῦτα πρόσκλησιν πρὸς πληρωμὴν τῆς εἰσφορᾶς τῶν εἰς τὰς δαπάνας τῆς ληξιάσης χρήσεως. Κράτος, τὸ ὁποῖον μέχρι τῆς 1 Ὀκτωβρίου δὲν θὰ ἔχη καταβάλῃ τὴν μερίδα του ἐπὶ τῶν δαπανῶν, καλεῖται διὰ δευτέραν φορὰν νὰ καταβάλῃ αὐτήν. Ἄν ἡ ὑπόμνησις αὕτη παραμείνῃ ἄνευ ἀποτελέσματος, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἐπαναλαμβάνει αὐτήν κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ ἐπομένου ἔτους κατὰ τὴν ἀποστολὴν τῆς διαχειριστικῆς ἐκθέσεως του διὰ τὴν ληξιάσαν χρῆσιν. Ἄν, μέχρι τῆς πρώτης τοῦ ἀκολουθοῦντος μηνὸς Ἰουλίου, δὲν ἔχη ληφθῆ ὑπ' ὄψιν ἡ ὑπόμνησις αὕτη, θὰ γίνῃ τέταρτον διάδημα πρὸς τὸ καθυστεροῦν Κράτος ἐπὶ σκοπῷ πληρωμῆς τῶν δύο ληξιπροθέσμων ἐτησίων δόσεων. Ἐν ἀποτυχίᾳ καὶ τοῦ διαδήματος τούτου, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον θὰ εἰδοποιήσῃ τὸ ἐν λόγῳ Κράτος, ἐντὸς τριῶν μηνῶν τὸ θραδύτερον, ὅτι ἂν ἡ ἀναμενομένη πληρωμὴ δὲν πραγματοποιηθῆ πρὸ τοῦ τέλους τοῦ ἔτους ἢ ἀποχῆ του αὕτη θὰ ἐρμηνευθῆ ὡς σιωπηρὰ ἐκδήλωσις τῆς θελήσεώς του νὰ ἀποχωρήσῃ τῆς Συμβάσεως. Ἄν καὶ εἰς τὸ τελευταῖον τοῦτο διάδημα δὲν δοθῆ συνέχεια πρὸ τῆς 31 Δεκεμβρίου, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον λαμβάνον ὑπὸ σημείωσιν τὴν σιωπηρῶς ἐκφρασθεῖσαν θέλησιν τοῦ ἐν ἀταξίᾳ Κράτους ὅπως ἀποχωρήσῃ τῆς Συμβάσεως, θὰ προβῆ εἰς διαγραφὴν τῶν γραμμῶν τοῦ Κράτους τούτου ἐκ τοῦ πίνακος τῶν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν ἐγγεγραμμένων γραμμῶν.

3. Τὰ μὴ εἰσπραθέντα ποσὰ πρέπει νὰ καλυφθῶσι κατὰ τὸ δυνατόν διὰ τῶν τακτικῶν πιστώσεων, τὰς ὁποίας διαθέτει τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον. Δύνανται δὲ νὰ κατανεμηθῶσι ταῦτα εἰς τέσσαρας χρήσεις. Τὸ μέρος τοῦ ἐλλείμματος, τὸ ὁποῖον δὲν κατέστη δυνατόν νὰ καλυφθῆ κατὰ τὸν ἀνωτέρω τρόπον, φέρεται ἐν εἰδικῷ λογαριασμῷ εἰς χρέωσιν τῶν λοιπῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἐν ἀναλογία πρὸς τὸν ἀριθμὸν χιλιομέτρων τῶν εἰς τὴν Σύμβασιν ὑπαγομένων γραμμῶν κατὰ τὸν χρόνον τῆς εἰς χρέωσιν μεταφορᾶς τοῦ ἐλλείμματος καὶ καθ' ὃ μέτρον ἕκαστον Κράτος, ἐντὸς τῆς διετοῦς περιόδου τῆς ληγούσης μετὰ τὴν ἀποχώρησιν τοῦ ἐν ἀταξίᾳ Κράτους, μετέσχε μετ' αὐτοῦ εἰς τὴν Σύμβασιν.

4. Τὸ Κράτος, τοῦ ὁποίου αἱ γραμμαὶ διεγράφησαν κατὰ τοὺς ἀνωτέρω ἐν παρ. 2 ἀναφερομένους ὁρους, δὲν δύναται νὰ καταστήσῃ ταύτας ἐκ νέου δεκτάς εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν, εἰμὴ μόνον μετὰ προηγουμένην καταβολὴν τῶν ὑφεισθημένων ποσῶν διὰ τὰ ὑπ' ὄψιν ἔτη. ἐντόκως δὲ πρὸς πέντε τοῖς ἑκατὸν ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ ἕκτου μηνὸς μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν καθ' ἣν τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἀπήνυεν αὐτῷ τὴν πρώτην πρόσκλησιν πρὸς πληρωμὴν τῶν βαρυνουσῶν αὐτὸ εἰσφορῶν.

#### Ἄρθρον 3.

1. Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον δημοσιεύει μηνιαῖον δελτίον περιλαμβάνον τὰς ἀναγκαίας πρὸς ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως πληροφορίες, συγκεκριμένως δὲ τὰς ἀνακοινώσεις σχετικῶς μετὰ τὸν πίνακα τῶν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν καὶ ἄλλων ἐπιχειρήσεων καὶ τὰ ἀποκλειόμενα τῆς μεταφορᾶς ἢ ὑπὸ ὠρισμένου ὁρους μεταφερόμενα ἐμπορεύματα ὡς καὶ μελέτας ἄς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον κρίνει σκόπιμον νὰ περιλάβῃ ἐν αὐτῷ.

2. Τὸ δελτίον συντάσσεται εἰς γαλλικὴν καὶ γερμανικὴν γλῶσσαν. Εἰς ἕκαστον Κράτος καὶ εἰς ἐκάστην τῶν ἐνδιαφερομένων διοικήσεων ἀποστέλλεται ἐν ἀντίτυπον δωρεάν. Τὰ ἐπὶ πλέον αἰτούμενα ἀντίτυπα παραίτωνται ἐπὶ πληρωμῆς εἰς τὴν ὀριζομένην ὑπὸ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

#### Ἄρθρον 4.

1. Αἱ καταστάσεις καὶ χρεώσεις διὰ διεθνεῖς μεταφορᾶς, αἱ ὁποῖαι παρέμειναν ἀπλήρωτοι, δύνανται νὰ ἀποσταλοῦν ὑπὸ τῆς δικαιούχου ἐπιχειρήσεως εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἵνα διευκολυνθῇ τοῦτο τὴν εἰσπράξιν των. Πρὸς τοῦτο, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἀπευθύνει ὄχλησιν εἰς τὴν ὑφειλέτιδα μεταφορικὴν ἐπιχείρησιν πρὸς διακανονισμόν τοῦ ὑφεισθημένου ποσοῦ ἢ δικαιολόγησιν τῆς πρὸς πληρωμὴν ἀρνήσεώς της.

2. Ἄν τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον κρίνῃ ὅτι αἱ προταθεῖσαι δικαιολογίαι τῆς ἀρνήσεως εἶναι ἐπαρκῶς βάσιμοι παραπέμπει τοὺς ἀντιδίκους εἰς προσφυγὴν ἐνώπιον τοῦ ἀρμοδίου δικαστηρίου ἢ, ἐφόσον οἱ ἀντίδικοι ζητήσουν τοῦτο, ἐνώπιον τοῦ Διαιτητικοῦ δικαστηρίου, τοῦ προβλεπόμενου ἐν ἄρθρῳ 61 τῆς Συμβάσεως (Παράρτημα X).

3. Ἄν τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον κρίνῃ ὅτι ὑφείλεται πράγματι τὸ ὅλον ἢ μέρος τοῦ ποσοῦ, δύνανται, ἀφοῦ συμβουλευθῆ ἔμπειρογνώμονα, νὰ δηλώσῃ ὅτι ἡ ὑφειλέτις μεταφορικὴ ἐπιχείρησις ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλῃ εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον τὸ ὅλον ἢ μέρος τῆς χρεώσεως. Τὸ οὗτω καταβαλλόμενον ποσὸν παραμένει κατατεθειμένον μέχρι λύσεως τῆς οὐσίας τῆς διαφορᾶς ὑπὸ τοῦ ἀρμοδίου δικαστηρίου ἢ ὑπὸ τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου τοῦ προβλεπόμενου ἐν ἄρθρῳ 61 τῆς συμβάσεως (Παράρτημα X).

4. Ἄν ἡ μεταφορικὴ ἐπιχείρησις δὲν συμμορφωθῆ ἐντὸς δεκαπέντε ἡμερῶν πρὸς τὰς ἐπιταγὰς τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, ἀπευθύνεται πρὸς αὐτὴν νέα ὄχλησις περιλαμβάνουσα καὶ ὑπόδειξιν τῶν συνεπειῶν τῆς ἀρνήσεώς της.

5. Μετὰ δεκαήμερον ἀπὸ τῆς νέας ταύτης ὄχλησεως, ἐφόσον αὕτη παρέμεινεν ἄκαρπος, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἀπευθύνει εἰς τὸ συμβεβλημένον Κράτος ἐκ τοῦ ὁποίου ἐξαρτᾶται ἡ μεταφορικὴ ἐπιχείρησις ἠτιολογημένην εἰδοποίησιν μετὰ προσκλήσεως πρὸς τὸ Κράτος τούτο, ὅπως σκεφθῆ τοῦτο περὶ τῶν ληπτέων μέτρων συγκεκριμένως δὲ ὅπως τοῦτο ἐξετάσῃ ἂν πρέπη νὰ διατηρήσῃ ἐν τῷ πίνακι τὰς γραμμὰς τῆς ὑφειλέτιδος μεταφορικῆς ἐπιχειρήσεως.

6. Ἄν τὸ συμβεβλημένον Κράτος, ἐξ οὗ ἐξαρτᾶται ἡ ὑφειλέτις μεταφορικὴ ἐπιχείρησις, δηλώσῃ ὅτι, παρὰ τὴν μὴ πληρωμὴν, δὲν νομίζει ὅτι ὑφείλει νὰ διαγράψῃ ἐκ τοῦ πίνακος τὴν ἐπιχείρησιν ταύτην ἢ ἂν ἀφήσῃ ἀναπάντητον ἐπὶ ἐξ ἑβδομάδας τὴν ἀνακοίνωσιν τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, θεωρεῖται τοῦτο αὐτοδικαίως ἀναδεδῆν τὴν ἐγγύτησιν περὶ φερεγγυότητος τῆς ἐν λόγῳ ἐπιχειρήσεως δι' ὅτι ἀφορᾶ εἰς τὰς ἐκ διεθνῶν μεταφορῶν προκυπτούσας χρεώσεις.

#### Ἄρθρον 5.

Πρὸς κάλυψιν εἰδικῶν δαπανῶν προκυπτουσῶν ἐκ τῶν ἐν ἄρθρῳ 58 παρ. 1 στοιχ. δ) ἕως στ) τῆς Συμβάσεως προβλεπόμενων ἐνεργειῶν, εἰσπράττεται εἰδικὴ ἀμοιβή. Τὸ ποσὸν τῆς ἀμοιβῆς ταύτης ὀρίζεται ὑπὸ τῆς Διοικ. Ἐπιτροπῆς ἐπὶ προτάσει τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

(Ἄρθρον 69 παράγραφοι 3 καὶ 4)

### ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΠΙΤΡΟΠΩΝ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

#### Ἄρθρον 1.

Αἱ Κυβερνήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἀνακοινοῦν τὰς προτάσεις των ἐπὶ θεμάτων τῆς ἀρμοδιότητος τῶν Ἐπιτροπῶν εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν Διεθνῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν, τὸ ὁποῖον φέρει ταύτας ἀμέσως εἰς γνῶσιν τῶν ἄλλων συμβεβλημένων Κρατῶν.

#### Ἄρθρον 2.

Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον συγκαλεῖ εἰς σύνοδον τὰς Ἐπιτροπὰς ὡσάκις ὑπάρχει ἀνάγκη ἢ ἐπὶ τῇ αἰτήσῃ πέντε τοῦλάχιστον συμβεβλημένων Κρατῶν.

Περὶ τῶν συνόδων τῶν ἐπιτροπῶν εἰδοποιούνται ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη πρὸ δύο μηνῶν. Ἡ εἰδοποίησις πρέπει

νά μνημονεύη ἀκριβῶς τὰ θέματα, τῶν ὁποίων ζητεῖται ἡ ἐγγραφή ἐν τῇ ἡμερησίᾳ διατάξει.

\* Ἄρθρον 3.

Ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη δύνανται νὰ συμμετέχουν εἰς τὰς ἐργασίας τῶν Ἐπιτροπῶν.

Εἶναι δυνατὴ ἡ ἀντιπροσωπευσις Κράτους δι' ἕτερον Κράτος. Ἐν ὅμοις Κράτους δὲν δύνανται νὰ ἀντιπροσωπεύσῃ περισσότερα τῶν δύο Κρατῶν.

Ἐκαστον Κράτος βαρύνεται μὲ τὰς δαπάνας τῶν ἀντιπροσώπων του.

\* Ἄρθρον 4.

Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον εἰσηγείται τὰ ἐξεταστέα θέματα καὶ ἀναλαμβάνει τὴν ὑπηρεσίαν γραμματείας τῶν Ἐπιτροπῶν.

Ὁ Διευθυντὴς καὶ ὁ ὑποδιευθυντὴς τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου συμμετέχουν εἰς τὰς συνεδριάσεις τῶν Ἐπιτροπῶν μετὰ συμβουλευτικῆς ψήφου.

\* Ἄρθρον 5.

Ἀπὸ συμφώνου μετὰ τῆς πλειοψηφίας τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον προσκαλεῖ ὅπως παραστοῦν εἰς τὰς συνεδριάσεις τῶν Ἐπιτροπῶν μετὰ συμβουλευτικῆς ψήφου καὶ ἀντιπροσώπους:

α) Μὴ συμβεβλημένων Κρατῶν.

β) Διεθνῶν κυβερνητικῶν Ὄργανισμῶν, ἀρμοδίων εἰς θέματα μεταφορῶν, ὑπὸ τὸν ὄρον ἀμοιβαιότητος.

γ) Διεθνῶν μὴ κυβερνητικῶν Ὄργανισμῶν, ἀσχολουμένων μὲ τὰς μεταφορὰς, ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀμοιβαιότητος.

\* Ἄρθρον 6.

Αἱ ἐπιτροπαὶ συγκροτοῦνται νομίμως ὅταν τὸ τρίτον τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἀντιπροσωπεύεται ἐν αὐταῖς.

\* Ἄρθρον 7.

Αἱ Ἐπιτροπαὶ ὀρίζουν δι' ἐκάστην σύνοδον ἕνα Πρόεδρον καὶ ἕνα ἢ δύο ἀντιπροέδρους.

\* Ἄρθρον 8.

Αἱ συζητήσεις γίνονται εἰς γαλλικὴν καὶ εἰς γερμανικὴν γλῶσσαν. Αἱ ἐκθέσεις τῶν μελῶν τῆς Ἐπιτροπῆς μεταφράζονται ἀμέσως διὰ ζώσης φωνῆς καὶ κατὰ τὸ οὐσιαστικὸν αὐτῶν περιεχόμενον. Τὸ κείμενον τῶν προτάσεων καὶ τῶν ἀνακοινώσεων τοῦ Προέδρου μεταφράζεται διεξοδικῶς.

\* Ἄρθρον 9.

Ἡ ψηφοφορία γίνεται κατ' ἀντιπροσωπείαν καὶ ἐφ' ὅσον ὑποβάλλεται πρὸς τοῦτο αἴτησις δι' ὀνομαστικῆς κλήσεως. Ἐκάστη ἀντιπροσωπεία συμβεβλημένου Κράτους ἀντιπροσωπεύομενον ἐν τῇ συνεδριάσει δικαιούται μιᾶς μόνον ψήφου.

Ἡ πρότασις γίνεται δεκτὴ ἐφ' ὅσον:

α) Ἐλαβε μέρος εἰς τὴν ψηφοφορίαν τὸ ἥμισυ τοῦλάχιστον τῶν ἐν τῇ Ἐπιτροπῇ ἐκπροσωπούμενων ἀντιπροσωπειῶν.

β) Συνεκέντρωσε τὴν πλειοψηφίαν τῶν ψήφων, μὴ συμπεριλαμβανομένων τῶν ἀποχῶν.

\* Ἄρθρον 10.

Τὰ πρακτικὰ τῶν συνεδριάσεων θὰ περιλαμβάνουν περίληψιν τῶν συζητήσεων εἰς ἀμοιβάσας τὰς γλώσσας.

Αἱ προτάσεις καὶ αἱ ἀποφάσεις πρέπει νὰ καταχωρίζωνται εἰς τὰ πρακτικὰ κατὰ γράμμα εἰς ἀμοιβάσας τὰς γλώσσας.

Ἐν ἀσυμφωνίᾳ μεταξὺ τοῦ γαλλικοῦ καὶ γερμανικοῦ κειμένου τοῦ πρωτοκόλλου ὡς πρὸς τὰς ἀποφάσεις ἰσχύει τὸ γαλλικὸν κείμενον. Τὰ πρακτικὰ διανέμονται εἰς τὰ μέλη τὸ ταχύτερον δυνατόν, ἐφόσον δὲ ἡ ἔγκρισις τούτων δὲν εἶναι δυνατὴ ἐντὸς τῆς συνόδου, τὰ μέλη θὰ ἀποστείλουν τὰς τυχόν διορθώσεις εἰς τὴν Γραμματείαν ἐντὸς εὐλόγου προθεσμίας.

\* Ἄρθρον 11.

Πρὸς διευκόλυνσιν τῶν ἐργασιῶν, αἱ Ἐπιτροπαὶ δύνανται

νὰ συστήσουν ὑποεπιτροπὰς. Δύνανται ἀκόμη αὐταὶ νὰ συστήσουν ὑποεπιτροπὰς ἐπιφορτιζομένας νὰ προετοιμάσουν διὰ μεταγενεστέρων σύνοδον ὀρισμένα θέματα.

Ἐκάστη ὑποεπιτροπὴ ὀρίζει ἕνα πρόεδρον, ἕνα ἀντιπρόεδρον καὶ ἐφόσον ὑπάρχει ἀνάγκη, ἕνα εἰσηγητὴν. Κατὰ τὰ λοιπὰ ἐφαρμόζονται εἰς τὰς ὑποεπιτροπὰς κατ' ἀναλογίαν αἱ διατάξεις τῶν ἄρθρων 1 ἕως 5 καὶ 8 ἕως 10.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

(\* Ἄρθρον 60 παρ. 1)

### ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

#### ΠΕΡΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ (R.I.P.)

(Κείμενον ὑπαγόμενον εἰς εἰδικὴν ἀναθεωρητικὴν διαδικασίαν.)

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

(\* Ἄρθρον 60 παρ. 2)

### ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

#### ΠΕΡΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ (RICO)

(Κείμενον ὑπαγόμενον εἰς εἰδικὴν ἀναθεωρητικὴν διαδικασίαν.)

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IX

(\* Ἄρθρον 60 παρ. 3)

### ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

#### ΔΙΑ ΤΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΝ ΜΙΚΡΟΔΕΜΑΤΩΝ (RIEX)

1. Θεωροῦνται ὡς μικροδέματα μόνον τὰ ἐμπορεύματα ἐκείνα, τὰ ὁποῖα μεταφέρονται κατὰ τοὺς ὁδούς διεθνούς τιμολογίου κατὰ τρόπον ἰδιαιτέρως ταχύν.

Δύνανται νὰ γίνουσι δεκτὰ ὡς μικροδέματα μόνον ἐμπορεύματα τῶν ὁποίων εἶναι δυνατὴ ἡ φόρτωσις ἐντὸς τῶν σκευοφόρων τῶν ἐπιβατικῶν ἀμαξοστοιχιῶν.

Τὰ τιμολόγια ὅμως δύνανται νὰ προβλέψουν μεταβολὰς εἰς τὸν κανόνα τούτον.

2. Ἀποκλείονται τῆς μεταφορᾶς τὰ ἐν ἄρθρῳ 3 τῆς παρούσης Συμβάσεως ὀριζόμενα ἐμπορεύματα. Αἱ ἐν τῷ Παραρτήματι I τῆς Συμβάσεως κατονομαζόμενα ὕλαι καὶ ἀντικείμενα ὡς καὶ τὰ προβλεπόμενα ἐν ταῖς συναπτομέναις κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 4 παρ. 2 τῆς Συμβάσεως εἰδικαὶς συμφωνίαις, γίνονται δεκτὰ εἰς μεταφορὰν ὡς μικροδέματα μόνον ἂν ὁ τρόπος οὗτος μεταφορᾶς προβλέπεται ρητῶς ἐν τῷ ρηθέντι Παραρτήματι ἢ ἐν ταῖς ρηθείσας συμφωνίαις. Τὰ τιμολόγια ὀρίζουν ἂν καὶ ἄλλα ἀκόμη ἐμπορεύματα εἶναι δυνατόν νὰ ἀποκλεισθῶν τῆς μεταφορᾶς ἢ νὰ γίνουσι δεκτὰ ὑπὸ ὀρισμένους ὁδούς.

3. Τὰ μικροδέματα δύνανται νὰ παραδοθῶν πρὸς μεταφορὰν μὲ ἐγγραφοὺς διάφορον τῆς ἐν ἄρθρῳ 6 παρ. 1 τῆς παρούσης συμβάσεως προβλεπομένης φορτωτικῆς. Τὸ χρησιμοποίητόν ἐντυπον καὶ αἱ ἐνδείξεις, αἱ ὁποῖαι δύνανται ἢ πρέπει νὰ ἀναγράφωνται ἐν αὐτῷ ὀρίζονται διὰ τοῦ τιμολογίου. Πρέπει δ' ἐν πάσῃ περιπτώσει τὸ ἐγγραφοὺς τοῦτο νὰ περιλαμβάνῃ τὰς κάτωθι ἐνδείξεις:

(α) τὴν ἐνδειξιν τῶν σταθμῶν ἀποστολῆς καὶ προορισμοῦ.  
β) τὸ ὀνοματεπώνυμον καὶ τὴν διεύθυνσιν τοῦ ἀποστολέως καὶ τοῦ παραλήπτου,

γ) τὸ ποσὸν τῶν δεμάτων, τὴν περιγραφὴν τῆς συσκευασίας καὶ τὸν καθορισμὸν τοῦ εἶδους τοῦ ἐμπορεύματος,

δ) τὸν καθορισμὸν τῶν ἐπισυναπτομένων ἐγγράφων διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν τελωνιακῶν καὶ λοιπῶν διοικητικῶν διατυπώσεων.

4. Ὁ ἀποστολεὺς εὐδύνεται διὰ τὴν ἀκρίβειαν τῶν ἐγγραφιστῶν ἐνδείξεων καὶ δηλώσεων ἐν τῷ ἐγγράφῳ τῆς μεταφορᾶς εἴτε ὑπ' αὐτοῦ τοῦ ἰδίου, εἴτε ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου,

κατά τὰς ὁδηγίας του. Ὑπέχει δὲ ὅλας τὰς συνεπείας, τὰς προκυπούσας ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι αἱ ἐνδείξεις ἢ δηλώσεις αὗται εἶναι ἀντικανονικαί, ἀνακριβεῖς ἢ ἀτελεῖς.

5. Τὰ μικροδέματα πρέπει νὰ μεταφέρονται διὰ ταχέων μέσων ἐντὸς τῶν ὀριζομένων ἐν τοῖς τιμολογίοις προθεσμιῶν. Πρέπει δ' ὅπωςδήποτε αἱ προθεσμῖαι παραδόσεως νὰ εἶναι κατώτεραι τῶν προθεσμιῶν, αἱ ὁποῖαι ἐφαρμόζονται εἰς τὰς ἀποστολάς μεγάλης ταχύτητος.

6. Τὰ τιμολόγια δύνανται ἀκόμη νὰ προβλέψουν μεταβολὰς εἰς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης συμβάσεως ἐκτὸς τῶν ἀνωτέρω καθοριζομένων. Δὲν δύναται ὅμως νὰ γίνῃ μεταβολὴ εἰς τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33 καὶ 37 ἕως 47 περιλαμβανομένου, τῆς ρηθείσης Συμβάσεως.

Ἐφόσον αἱ ἀνωτέρω διατάξεις ὡς καὶ αἱ διατάξεις τῶν τιμολογίων δὲν ἀντικεινται εἰς τούτοις, ἐφαρμόζονται εἰς τὴν μεταφορὰν μικροδεμάτων αἱ διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Χ

(Ἄρθρον 61)

### ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ

Ἄρθρον 1.

Ἄριθμὸς διαιτητῶν.

Τὰ διαιτητικά δικαστήρια, τὰ ὁποῖα συγκροτοῦνται ὅπως δικάσουν διαφορὰς, ἐξαιρέσει ἐκείνων αἱ ὁποῖαι ἀναφέρονται μετὰξὺ Κρατῶν, συντίθενται ἐξ ἑνός, ἐκ τριῶν ἢ ἐκ πέντε διαιτητῶν κατὰ τοὺς ὅρους τοῦ οἰκείου συνυποσχετικοῦ.

Ἄρθρον 2.

Ἐκλογή τῶν διαιτητῶν.

1. Ὁ πίναξ τῶν διαιτητῶν καταρτίζεται ἐκ τῶν προτέρων. Ἐκαστὸν τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν δύναται νὰ ὀρίσῃ δύο τὸ πλεονέκτους του, κεκτημένους εἰδικὴν κατάρτισιν εἰς τὸ Διεθνὲς Δίκαιον τῶν μεταφορῶν, ἵνα ἐγγραφῶσιν εἰς τὸν ὑπὸ τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως καταρτιζόμενον καὶ ἐκάστοτε συμπληρούμενον πίνακα διαιτητῶν.

2. Ἄν τὸ συνυποσχετικὸν προβλέπῃ ἕνα μόνον διαιτητὴν, οὗτος ἐκλέγεται διὰ κοινῆς συμφωνίας τῶν ἐν ἀντιδικίᾳ μερῶν.

Ἄν τὸ συνυποσχετικὸν προβλέπῃ τρεῖς ἢ πέντε διαιτητάς, ἕκαστος τῶν ἀντιδικῶν ἐκλέγει ἕνα ἢ δύο, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, διαιτητάς.

Οἱ ἐκλεγέντες, κατὰ τὸ προηγούμενον ἐδάφιον, διαιτηταὶ ὀρίζουν διὰ κοινῆς συμφωνίας τὸν τρίτον ἢ τὸν πέμπτον, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, διαιτητὴν, ὅστις καὶ προεδρεύει τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου.

Ἄν οἱ ἀντιδικοί διαφωνοῦν ὡς πρὸς τὴν ἐκλογὴν τοῦ μοναδικοῦ διαιτητοῦ ἢ ἂν οἱ ἐκλεγέντες ὑπὸ τῶν ἀντιδικῶν διαιτηταὶ διαφωνοῦν ὡς πρὸς τὸν ὀρισμὸν τοῦ τρίτου ἢ τοῦ πέμπτου, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, διαιτητοῦ, τὸ διαιτητικὸν δικαστήριον συμπληροῦται διὰ διαιτητοῦ ὀριζομένου, ἐπὶ τῇ αἰτήσῃ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, ὑπὸ τοῦ Προέδρου τοῦ Ἑλβετικοῦ Ὁμοσπονδιακοῦ Δικαστηρίου.

Τὸ διαιτητικὸν Δικαστήριον συγκροτεῖται ἐκ προσώπων περιλαμβανομένων ἐν τῷ κατὰ τὴν παρ. 1 πίνακι. Ἄν ὅμως τὸ συνυποσχετικὸν προβλέπῃ πέντε διαιτητάς, ἕκαστος τῶν ἀντιδικῶν δύναται νὰ ὀρίσῃ ἕνα διαιτητὴν ἐκτὸς τοῦ πίνακος.

3. Ὁ μοναδικός, ὁ τρίτος ἢ ὁ πέμπτος διαιτητὴς πρέπει νὰ εἶναι ἐθνικότητος διαφόρου τῆς τῶν ἀντιδικῶν.

Ἡ ἐν τῇ δίκῃ παρέμβασις τρίτου οὐδόλως ἐπηρεάζει τὴν σύνθεσιν τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου.

Ἄρθρον 3.

Συνυποσχετικόν.

Οἱ προσφεύγοντες εἰς διαιτησίαν ἀντιδικοί συνάπτουν συνυποσχετικὸν τὸ ὁποῖον καθορίζει εἰδικῶς:

α) Τὸ ἀντικείμενον τῆς διαφορᾶς ὀριζόμενον μετὰ πάσης δυνατῆς ἀκριβείας καὶ σαφηνείας.

β) Τὴν σύνθεσιν τοῦ δικαστηρίου καὶ τὰς ἀναγκαίας διὰ τὸν ὀρισμὸν τοῦ ἢ τῶν διαιτητῶν προθεσμίας.

γ) Τὸν τόπον συνόδου τοῦ δικαστηρίου.

Διὰ τὴν ἐναρξιν τῆς διαιτητικῆς διαδικασίας, τὸ συνυποσχετικὸν πρέπει νὰ κοινοποιηθῇ εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον.

Ἄρθρον 4.

Διαδικασία.

Αὐτὸ τοῦτο τὸ διαιτητικὸν δικαστήριον ἀποφασίζει περὶ τῆς ἀκολουθητέας διαδικασίας. Λαμβάνον πρὸς τοῦτο ὑπὸψη τὰς κάτωθι διατάξεις:

α) Τὸ διαιτητικὸν δικαστήριον ἐρευνᾷ καὶ ἀποφασίζει ἐπὶ τῆς ἐπιδικου διαφορᾶς, ἥς ἐπελήφθη, βάσει τῶν ἀπὸ μέρους τῶν ἀντιδικῶν προσαχθέντων στοιχείων χωρὶς νὰ δεσμευεῖται ὡς πρὸς τὴν κρίσιν του ἀπὸ οἰασδήποτε ἐρμηνείας τῶν ἀντιδικῶν.

β) Δὲν δύναται νὰ ἐπιδικάσῃ τίποτε περισσότερον ἢ διάφορον τοῦ ἀντικειμένου τῆς αἰτήσεως τοῦ ἐνάγοντος, οὐδὲ ἔλαττον ἐκείνου ὅπερ ὁ ἐναγόμενος ἀνεγνώρισεν ὡς ὀφειλόμενον.

γ) Ἡ διαιτητικὴ ἀπόφασις, δεόντως ἠτιολογημένη, ἐκδίδεται ὑπὸ τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου καὶ κοινοποιεῖται εἰς τοὺς διαδίκους μέσῳ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

δ) Ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν ἀντίθετος διάταξις ἀναγκαστικοῦ δικαίου, ἰσχύει ἐν τῷ τόπῳ ὅπου ἐδρεύει τὸ διαιτητικὸν δικαστήριον, ἡ διαιτητικὴ ἀπόφασις εἰς οὐδὲν ὑπόκειται ἐνδίκῳ μέσον ἐκτὸς τῆς ἀναθεωρήσεως καὶ τῆς ἐπὶ ἀκυρότητι προσβολῆς.

Ἄρθρον 5.

Γραμματεία.

Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἐκτελεῖ χρέη γραμματεῶς τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου.

Ἄρθρον 6.

Δαπάναι.

Ἡ διαιτητικὴ ἀπόφασις ὀρίζει τὸ ποσὸν τῶν δικαστικῶν τελῶν καὶ δαπανῶν, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ἀμοιβῶν τῶν διαιτητῶν, καὶ ὀρίζει εἰς ποῖον τῶν ἀντιδικῶν εἶναι τοῦτο καταλογιστέον ἢ κατὰ ποῖαν ἀναλογίαν τοῦτο εἶναι κατανεμητέον μετὰξὺ τῶν ἀντιδικῶν.

## ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΙΣ

Ἀφορώσα εἰς τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν διὰ σιδηροδρόμων.

(C.I.V.)

ὑπογραφεῖσα εἰς Βέρνην τὴν 25.2.61

Δημοσίευσις τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου Διεθνῶν Μεταφορῶν.  
Βέρνης

### Οἱ ὙΠΟΓΕΓΡΑΜΜΕΝΟΙ ΠΛΗΡΕΞΟΥΣΙΟΙ

Ἀναγνωρίσαντες τὴν ἀνάγκην ἀναθεωρήσεως τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως τῆς ἀφορώσης εἰς τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν, τῆς ὑπογραφείσης ἐν Βέρνην τὴν 25 Ὀκτωβρίου 1952 ἀπεφάσισαν, συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 66 τῆς Συμβάσεως ταύτης, νὰ συνομολογήσουν νέαν πρὸς τοῦτο Σύμβασιν καὶ συμφώνησαν ἐπὶ τῶν κάτωθι ἄρθρων.

### ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

Ἀντικείμενον καὶ ἑκτασις ἰσχύος τῆς Συμβάσεως.

Ἄρθρον 1.

Σιδηρόδρομοι καὶ μεταφοραὶ εἰς τὰς ὁποίας ἐφαρμόζεται ἡ Σύμβασις.

1. Ἡ παρούσα Σύμβασις ἐφαρμόζεται, τηρουμένων τῶν ἐν ταῖς ἐπομέναις παραγράφῳ προβλεπομένων ἐξαιρέσεων, εἰς πᾶσαν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν μετὰ διεθνή τίτλον μεταφορᾶς ἐπὶ διαδρομῆς διερχομένης δι' ἐδάφους δύο τουλάχιστον συμβεβλημένων Κρατῶν καὶ ἐκτελουμένην ἀποκλειστικῶς διὰ γραμμῶν ἐγγεγραμμένων εἰς τὸν κατὰ τὸ ἄρθρον 59 καταρτιζόμενον πίνακα.

2. Μεταφοραί, τῶν ὁποίων οἱ σταθμοὶ (1) ἀφετηρίας καὶ προορισμοῦ κείνται ἐπὶ ἐδάφους ἑνὸς καὶ τοῦ αὐτοῦ Κράτους καὶ αἱ ὁποῖαι διέρχονται διὰ τοῦ ἐδάφους ἄλλου Κράτους μόνον διαμετακομιστικῶς, ὑπάγονται, ἐξαιρέσει τῶν εἰς ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρου 28 παρ. 1 ἐμπιπτουσῶν περιπτώσεων, εἰς τὸ ἐσωτερικὸν Δίκαιον τοῦ Κράτους ἀφετηρίας, συντρεχουσῶν τῶν ἐξῆς προϋποθέσεων:

α) Ἐφ' ὅσον αἱ γραμμαῖ, διὰ τῶν ὁποίων ἐκτελεῖται ἡ διαμετακομισίς, τελοῦν ὑπὸ ἀποκλειστικὴν ἐκμετάλλευσιν σιδηροδρόμου τοῦ Κράτους ἀφετηρίας.

β) Ἐστω καὶ ἂν αἱ γραμμαῖ, διὰ τῶν ὁποίων ἐκτελεῖται ἡ διαμετακομισίς, δὲν τελοῦν ὑπὸ ἀποκλειστικὴν ἐκμετάλλευσιν σιδηροδρόμου τοῦ Κράτους ἀφετηρίας, ὅταν οἱ ἐνδιαφερόμενοι σιδηροδρόμοι ἔχουν συνάψει εἰδικὰς συμφωνίας, δυνάμει τῶν ὁποίων αἱ μεταφοραὶ αὗται δὲν θεωροῦνται διεθνεῖς.

3. Αἱ μεταξὺ σταθμῶν δύο ὁμόρων Κρατῶν μεταφοραὶ, ἂν αἱ γραμμαῖ διὰ τῶν ὁποίων ἐκτελεῖται ἡ μεταφορὰ τελοῦν ὑπὸ ἀποκλειστικὴν ἐκμετάλλευσιν σιδηροδρόμου τοῦ ἑνὸς ἐκ τῶν Κρατῶν τούτων καὶ ἐφόσον οἱ Νόμοι καὶ οἱ Κανονισμοὶ οὐδενὸς τῶν ἐν λόγῳ Κρατῶν ἀντίκεινται εἰς τοῦτο, ὑπάγονται εἰς τὸ ἐσωτερικὸν Δίκαιον τοῦ Κράτους. εἰς τὸ ὁποῖον ἀνήκουν οἱ σιδηροδρόμοι, οἱ ἔχοντες ὑπὸ τὴν ἐκμετάλλευσίν των τὰς γραμμαῖς, διὰ τῶν ὁποίων ἐκτελεῖται ἡ μεταφορὰ.

4. Τὰ τιμολόγια ὀρίζουν τὰς διαδρομὰς, δι' ἃς ἐκδίδονται διεθνεῖς τίτλοι μεταφορᾶς.

#### \* Ἄρθρον 2.

Διατάξεις σχετικαὶ μὲ μικτὰς μεταφορὰς.

1. Δύνανται νὰ ἐγγραφοῦν εἰς τὸν ἐν τῷ πρώτῳ ἄρθρῳ προβλεπόμενον πίνακα, πλὴν τῶν σιδηροδρόμων, καὶ τακτικαὶ γραμμαῖ αὐτοκινητιστικῶν ἢ ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν, συμπληρούσα: σιδηροδρομικὰς διαδρομὰς καὶ ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐκτελοῦνται διεθνεῖς μεταφοραὶ, προϋποτιθεμένου ὅτι διὰ τὴν ἐγγραφὴν των ἐν τῷ πίνακι καθ' ὃ μέτρον αἱ γραμμαῖ αὗται συνδέουν δύο τοῦλάχιστον συμβεβλημένα Κράτη ἀπαραίτητος εἶναι ἡ κοινὴ συναίνεσις τῶν Κρατῶν τούτων.

2. Αἱ ἐπιχειρήσεις τῶν γραμμῶν τούτων ὑπόκεινται εἰς ὅλας τὰς διὰ τῆς παρούσης Συμβάσεως ἐπιβαλλομένας εἰς τοὺς σιδηροδρόμους ὑποχρεώσεις καὶ περιβάλλονται δι' ὅλων τῶν ὑπ' αὐτῆς ἀναγνωριζομένων εἰς τούτους δικαιωμάτων ἐξαιρέσει παρεκκλίσεων κατ' ἀνάγκην προκυπτουσῶν ἐκ τῆς διαφορᾶς τοῦ τρόπου διενεργείας τῆς μεταφορᾶς. Πάντως οἱ διὰ τῆς παρούσης Συμβάσεως, καθοριζόμενοι ὅροι ἐνδύνης δὲν δύνανται νὰ καταστοῦν ἀντικείμενον τροποποιήσεων.

3. Πᾶν Κράτος, ἐπιθυμοῦν νὰ ἐγγράψῃ ἐν τῷ πίνακι γραμμῆν ἐκ τῶν ἐν τῇ παρ. 1 ὀριζομένων, ὀφείλει νὰ λάβῃ τὰ ἀναγκαῖα μέτρα ὅπως αἱ ἐν τῇ παρ. 2 προβλεπόμεναι μεταβολαὶ δημοσιευθοῦν καθ' ὃν τύπον καὶ τὰ τιμολόγια.

4. Διὰ διεθνεῖς μεταφορὰς, ἐκτελουμένας συγχρόνως διὰ σιδηροδρόμου καὶ ἄλλων μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων, ἐξαιρέσει τῶν ἐν τῇ παρ. 1 ὀριζομένων, οἱ σιδηροδρόμοι δύνανται, ἀπὸ κοινοῦ μετὰ τῶν ἐνδιαφερομένων μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων, νὰ καθορίσουν τιμολογιακὰς διατάξεις δι' ἐφαρμογῆς νομικῶν κανόνων ἐκτὸς τοῦ πλαισίου τῆς παρούσης συμβάσεως, ἐπὶ σκοπῷ προσαρμογῆς πρὸς τὰς ἰδιομορφίας ἐκάστου τρόπου μεταφορᾶς. Δύνανται, ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ, νὰ προβλέψουν χρῆσιν τίτλου μεταφορᾶς διαφόρου ἀπὸ τὸν ἐν τῇ παρούσει συμβάσει ὀριζόμενον.

#### \* Ἄρθρον 3.

Ἐπιβάρυνσις τοῦ σιδηροδρόμου πρὸς ἐκτέλεσιν μεταφορᾶς.

1. Ὁ σιδηροδρόμος ὑποχρεοῦται, συμμορφούμενος πρὸς τοὺς ὅρους τῆς παρούσης συμβάσεως, νὰ ἐκτελέσῃ πᾶσαν μεταφορὰν ἐπιβατῶν ἢ ἀποσκευῶν, προϋποτιθεμένου ὅτι:

α) Ὁ ἐπιβάτης τηρεῖ τὰς διατάξεις τῆς παρούσης συμβάσεως καὶ τοῦ διεθνοῦς τιμολογίου.

(1) Διὰ τοῦ ὅρου «σταθμὸς» νοοῦνται οἱ λιμένες τῶν ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν καὶ οἰαδήποτε ἐγκατάστασις τῶν αὐτοκινητιστικῶν ὑπηρεσιῶν, οἱ ὁποῖοι εἶναι εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ κοινοῦ πρὸς ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

6) Ἡ μεταφορὰ εἶναι δυνατὴ διὰ τῶν κοινῶν μεταφορικῶν μέσων.

γ) Ἡ μεταφορὰ δὲν παρακωλύεται ὑπὸ περιστάτικῶν ἀναποφεύκτων διὰ τὸν σιδηροδρόμον, ἢ ἄρσις τῶν ὁποίων δὲν ἐξαρτᾶται ἀπὸ αὐτόν.

2. Ἐφ' ὅσον ἡ ἀρμοδιὰ Ἀρχῆς ἠθέλην ἀποφασίσῃ κατάργησιν ἢ ἀναστολὴν τῆς ὑπηρεσίας ὀλικῶς ἢ μερικῶς, τὰ πρὸς τοῦτα λαμβανόμενα μέτρα πρέπει νὰ γνωστοποιηθῶσιν ἀμέσως εἰς τὸ κοινὸν καὶ εἰς τοὺς σιδηροδρόμους, ἐπιφορτιζομένους νὰ εἰδοποιήσωσι σχετικῶς τοὺς σιδηροδρόμους τῶν ἄλλων Κρατῶν ἐπὶ τῷ σκοπῷ τῆς δημοσιεύσεώς των.

3. Οἰαδήποτε παράβασις ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου τούτου δύναται νὰ προκαλέσῃ ἀγωγὴν περὶ ἐπανορθώσεως τῆς προκυψάσης ἐντεῦθεν ζημίας.

## ΜΕΡΟΣ II.

Περὶ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

### ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ I.

Μεταφορὰ ἐπιβατῶν.

#### \* Ἄρθρον 4.

Δικαίωμα μεταφορᾶς.

Πλὴν τῶν ἐν τοῖς τιμολογίοις προβλεπομένων ἐξαιρέσεων, ὀφείλει κατὰ κανόνα ὁ ἐπιβάτης νὰ εἶναι ἐφωδιασμένος, κατὰ τὴν ἑναρξίν τοῦ ταξιδίου του, μὲ ἔγκυρον τίτλον μεταφορᾶς, τὸν ὁποῖον ὑποχρεοῦται νὰ διατηρῇ καθ' ὅλην τὴν διαδρομὴν τοῦ ταξιδίου του, νὰ ἐπιδεικνύῃ τοῦτον ἐφόσον ἠθέλε ζήτηθῇ εἰς πάντα ὑπάλληλον ἐπιφορτισμένον μὲ τὸν ἔλεγχον καὶ νὰ ἐπιστρέψῃ τοῦτον εἰς τὸ τέλος τοῦ ταξιδίου.

#### \* Ἄρθρον 5.

Εἰσιτήρια.

1. Τὰ εἰσιτήρια, τὰ ὁποῖα ἐκδίδονται διὰ διεθνῆ μεταφορὰν, διεπομένην ὑπὸ τῆς παρούσης συμβάσεως, πρέπει νὰ φέρουν τὸ σῆμα Φ.

2. Αἱ κάτωθι ἐνδείξεις πρέπει νὰ ὑπάρχουν ὑποχρεωτικῶς ἐπὶ τῶν εἰσιτηρίων, πλὴν ἐξαιρέσεων προβλεπομένων ὑπὸ τῶν τιμολογίων:

α) Ἡ ἐνδείξις τῶν σταθμῶν ἀφετηρίας καὶ προορισμοῦ.

β) Τὸ δρομολόγιον, ἐφόσον δὲν ἐπιτρέπεται ἡ χρησιμοποίησις διαφόρων δρομολογίων ἢ μεταφορικῶν μέσων, ἢ εὐχέρεια αὕτη πρέπει νὰ μνημονεύεται.

γ) Ἡ κατηγορία τῆς ἀμαξοστοιχίας καὶ ἡ θέσις τοῦ ὀχήματος.

δ) Ἡ τιμὴ τοῦ εἰσιτηρίου.

ε) Ἡ ἡμέρα ἐναρξέως τῆς ἰσχύος τοῦ εἰσιτηρίου.

στ) Ἡ διάρκεια ἰσχύος τοῦ εἰσιτηρίου.

3. Τὰ τιμολόγια ἢ αἱ μεταξὺ τῶν σιδηροδρόμων συμφωνίαι ὀρίζουν εἰς ποίαν γλῶσσαν πρέπει νὰ γίνωνται ἢ ἐκτύπωσις καὶ ἡ συμπλήρωσις τῶν εἰσιτηρίων ὡς καὶ τὸν τύπον καὶ τὸ περιεχόμενον αὐτῶν.

4. Τὰ βάσει διεθνοῦς τιμολογίου ἐκδιδόμενα βιβλιάρια εἰσιτηρίων θεωροῦνται ὅτι ἀποτελοῦν ἐνιαῖον τίτλον μεταφορᾶς κατὰ τὴν ἔνοιαν τῆς παρούσης Συμβάσεως.

5. Πλὴν ἐξαιρέσεως προβλεπομένης διὰ τῶν τιμολογίων, τὸ εἰσιτήριον εἶναι κατὰ κανόνα ἀμεταβίβαστον, ἐκτὸς ἂν δὲν εἶναι ὀνομαστικὸν καὶ ἂν δὲν ἐγένετο ἑναρξίς τοῦ ταξιδίου.

6. Ὁ ἐπιβάτης ὑποχρεοῦται νὰ θεβαιωθῇ κατὰ τὴν λήψιν τοῦ εἰσιτηρίου ὅτι τοῦτο ταυτίζεται μὲ τὸ ὑπ' αὐτοῦ ζητηθέν.

#### \* Ἄρθρον 6.

Ἐκπτώσις εἰς παῖδας.

1. Παῖδες ἡλικίας μέχρι πέντε ἐτῶν συμπληρωμένων μεταφέρονται δωρεάν, ἂνε εἰσιτηρίου, ἐφ' ὅσον δὲν ζητεῖται δι' αὐτοὺς χωριστὴ θέσις.

2. Παῖδες ἡλικίας ἄνω τῶν πέντε καὶ μέχρι δέκα ἐτῶν συμπληρωμένων καὶ οἱ κατωτέρας ἡλικίας παῖδες, διὰ τοὺς ὁποίους ὁμως ζητεῖται χωριστὴ θέσις, μεταφέρονται ἐπὶ ἡλαττωμένην τιμῇ, οὐχὶ ἀνωτέρα τοῦ ἡμίσεος τῆς εἰσπρακτέας δι' ἐνήλικα ἐπιβάτην τιμῆς, ἐξαιρέσει τῶν εἰσπρακτέων συμ-

πληρωμάτων εις την περίπτωσιν χρησιμοποίησεως ώρισμένων όχημάτων ή ώρισμένων άμαξοστοιχιών. Τηρουμένων δε των κανόνων περί στραγγυλεύσεως των ποτών του εκδίδοντος το εισιτήριον σιδηροδρόμου

Η έκπτώσις αυτή δεν είναι υποχρεωτικώς εφαρμοστέα επί εισιτηρίων των οποίων αι τιμαί περιλαμβάνουν ήδη άλλην έκπτώσιν επί της κανονικής τιμής του άπλου εισιτηρίου.

3. Τα τιμολόγια δύνανται να όρίσουν όρια ηλικίας διαφορά των εν ταίς παραγράφαις 1 και 2 καθοριζομένων, πλην όμως τα όρια ταύτα δεν δύνανται να είναι κατώτερα ούτε των τεσσάρων συμπληρωμένων έτών προκειμένου περί της εν παρ. 1 δωρεάν μεταφοράς, ούτε των 10 έτών συμπληρωμένων εν περιπτώσει εφαρμογής της εν παρ. 2 μεταφοράς επί ήλεκτομένης τιμής.

#### \*Άρθρον 7.

##### Διάρκεια ισχύος των εισιτηρίων.

1. Η διάρκεια ισχύος των εισιτηρίων πρέπει να όρίζεται διά των τιμολογίων.

2. Η πρώτη ημέρα ισχύος του εισιτηρίου περιλαμβάνεται εις την διάρκειαν ισχύος αυτού ως ολόκληρος ημέρα. Ο επιβάτης δύναται να κάμει έναρξιν του ταξιδίου του εις οίανδήποτε ημέραν περιλαμβανομένην εν τη προθεσμία ισχύος του εισιτηρίου, πλην δε εξαιρέσεων προβλεπομένων εν τοίς τιμολογίοις. όφείλει ούτος να φθάση εις το τέρμα του ταξιδίου του δι' άμαξοστοιχίας, ή οποία πρέπει, κατά το δρομολόγιον, να φθάση εις τόν σταθμόν προορισμού την τελευταίαν ημέραν ισχύος του εισιτηρίου, το βραδύτερον δε μέχρι της 24ης ώρας.

#### \*Άρθρον 8.

##### Διάθεσις και ένοικίσις των θέσεων.

1. Ο επιβάτης δύναται να έπιστημάνη προς τόν σκοπόν καταλήψεως θέσιν, ή οποία είναι διαθέσιμας, τόσον δι' έαυτόν, όσον και δι' άλλα συνταξεδεύοντα μετ' αυτού πρόσωπα, των οποίων δύναται να επιδείξη τα εισιτήρια.

Επιβάτης εγκαταλείπων την θέσιν του χωρίς να την έπιστημάνη έμφανώς, χάνει το δικαίωμα να κατέχη ταύτην. Ως προς τα λοιπά, ή διάθεσις των θέσεων ρυθμίζεται κατά τας ισχυούσας εις έκαστον σιδηρόδρομον διατάξεις.

2. Τα τιμολόγια ή τα δρομολόγια καθορίζουν αν και υπό ποίους όρους είναι δυνατή ή υποχρεωτική ή ένοικίσις θέσεων δι' ώρισμένας άμαξοστοιχίας.

#### \*Άρθρον 9.

##### Διακοπή ταξιδίου εις ένδιαμέσους σταθμούς.

1. Ο επιβάτης δικαιούται εις ένδιαμέσους διακοπάς του ταξιδίου άπεριορίστως και άνευ διατυπώσεων, πλην εξαιρέσεων προβλεπομένων εν τοίς τιμολογίοις.

2. Η από μέρος του επιβάτου χρήση του δικαιώματος διακοπής του ταξιδίου εις ένδιαμέσους σταθμούς δεν συνεπάγεται αύξησιν της διά των τιμολογίων όριζομένης διαρκείας ισχύος του εισιτηρίου του.

3. Επιβάτης, ό οποίος διέκοψε το ταξίδιον του, δύναται να συνεχίση τουτό εκ του σταθμού της διακοπής ή και εξ άλλου τινός σταθμού κειμένου επί της μη εισέτι πραγματοποιηθείσης διαδρομής.

#### \*Άρθρον 10.

##### Άλλαγή θέσεως ή άμαξοστοιχίας.

Ο επιβάτης δύναται, κατά τους υπό των τιμολογίων όριζομένους όρους και επί καταβολή του προβλεπομένου συμπληρώματος, να καταβάλη θέσιν ανωτέραν ή να επιβή άμαξοστοιχίας κατηγορίας ανωτέρας των επί του εισιτηρίου του αντίστοιχως έμφαινομένων.

#### \*Άρθρον 11.

##### Επιβάτης άνευ έγκύρου εισιτηρίου.

1. Επιβάτης, μη δυνάμενος να επιδείξη έγκυρον εισιτήριο, υποχρεούται να καταβάλη, πλέον του κανονικού αντίτιμου διά το ταξίδιον, και πρόστιμον. Ο ύπολογισμός του πρόστιμου του-

του γίνεται συμφώνως προς τους Κανονισμούς του σιδηροδρόμου επί του οποίου ζητείται ή καταβολή του πρόστιμου.

2. Εισιτήρια, ύποστάντα μεταβολήν παρανόμως, θά θεωρούνται άκυρα και θά κατάσχωνται υπό του προσωπικού της υπηρεσίας.

3. Επιβάτης, άρνούμενος την άμεσον καταβολήν του αντίτιμου του ταξιδίου ή του πρόστιμου, δύναται να αποκλεισθή του ταξιδίου. Ο αποκλεισθείς επιβάτης δεν δύναται να αξιώσθ η πως αι άποσκευαί του τεθούν εις διάθεσιν του εις σταθμόν άλλον από τόν σταθμόν προορισμού.

#### \*Άρθρον 12.

##### Πρόσωπα αποκλειόμενα του ταξιδίου ή δεκτά υπό όρους.

1. Δεν γίνονται δεκτά εν ταίς άμαξοστοιχίαις ή δύνανται να αποκλεισθούν του ταξιδίου καθ' όδόν τα εξής πρόσωπα:

α) Τα εν καταστάσει μέθης τελούντα άτομα ή τα συμπεριφερόμενα κατά τρόπον ανάρμοστον ή τα μη τηρούντα τας διατάξεις των Νόμων και των Κανονισμών. Τα πρόσωπα ταύτα δεν δικαιούνται επιστροφής του αντίτιμου του εισιτηρίου των ή των κομίστρων τα όποια κατέβαλον διά την μεταφοράν των άποσκευών των.

β) Άτομα, τα όποια, λόγω άσθενείας ή άλλων αιτίων, θά ήνώγλουν αναγκαιώς τους παρακαθημένους, εκτός αν έχη ένοικισασθή δι' αυτά εκ των προτέρων ολόκληρον διαμέρισμα ή αν είναι δυνατή ή εις αυτά διάθεσις τοιούτου διαμερίσματος επί πληρωμή. Τα καθ' όδόν όμως άσθενούντα άτομα θά μεταφέρονται υποχρεωτικώς μέχρι του πρώτου τούλάχιστον σταθμού όπου είναι δυνατή ή προς αυτά παροχή των αναγκαίων περιθάλψεων. Το αντίτιμον εισιτηρίου θά επιστρεφεται εις τα εν λόγω άτομα κατά τους εν άρθρω 26 όριζομένους όρους, έκπιπτομένου του τμήματος, του ανταποκρινομένου εις την διανυθείσαν διαδρομήν. Το ίδιον ισχύει, δοθείσης περιπτώσεως, και ως προς την μεταφοράν των άποσκευών των.

2. Η μεταφορά ατόμων προσβεβλημένων υπό μεθοδικών νόσων διέπεται υπό των Διεθνών Συμβάσεων και Κανονισμών ή, εν έλλείψει τοιούτων, υπό των εν έκάστω Κράτει ισχυόντων έσωτερικών Νόμων και Κανονισμών.

#### \*Άρθρον 13.

##### Παραλαβή έντός των όχημάτων άποσκευών χειρός και ζώων.

1. Οι επιβάται δικαιούνται να παραλάβουν δωρεάν μετ' αυτών έντός των όχημάτων εύμετακόμιστα αντικείμενα (άποσκευαί χειρός). Έκαστος επιβάτης δύναται να διαθέση διά τας ίδιαις αυτού άποσκευάς χειρός, ούχι πλέον του χώρου ανωθεν και κάτωθεν της θέσεως ήν κατέχει. Ο κανών ούτος εφαρμόζεται κατ' αναλογίαν και επί των όχημάτων ειδικού τύπου, συγκεκριμένως δε των έχόντων αποθήκην άποσκευών.

2. Δεν δύνανται να εισαχθώσιν έντός των όχημάτων:

α) Υλικά και αντικείμενα, ών ή μεταφορά ως άποσκευών αποκλείεται δυνάμει του άρθρου 17 στοιχ. α) πλην των εν τοίς τιμολογίοις προβλεπομένων εξαιρέσεων. Παρά ταύτα επιβάται, φέροντες εν τη ένασχήσει δημοσίας υπηρεσίας ή δυνάμει νομίμου ή διοικητικής άδείας πυροβόλον όπλον, δικαιούνται να φέρουν μετ' αυτών πυρομαχικά εις ποσότητα ούχι ανωτέραν του κατωτάτου προβλεπομένου όριου υπό των εν ισχύι κανονισμών των Κρατών δι' ών διενεργείται ή μεταφορά. Επιτρέπεται εις φρουρούς, συνοδεύοντας κρατουμένους και συνταξιιδεύοντας μετ' αυτών έντός ειδικών όχημάτων ή διαμερισμάτων, να φέρουν μετ' αυτών πυροβόλα όπλα πλήρη.

β) Αντικείμενα άτινα δύναται να προκαλέσουν όγλησιν εις τους επιβάτας ή δυνάμενα να προκαλέσουν ζημίας.

γ) Αντικείμενα ών δεν επιτρέπεται ή εισαγωγή έντός των όχημάτων δυνάμει διατάξεων των τελωνιακών ή άλλων διοικητικών άρχων.

δ) Ζώοντα ζώα. Παρά ταύτα, μικρά ζώα έγκλεισμένα έντός κλωβών, καλάθων ή άλλων καταλλήλων συσκευασιών, μικροί κύνες, έστω και μη έγκλεισμένοι, γίνονται δεκτοί υπό τας προϋποθέσεις ότι ταύτα δεν προκαλούν όγλησιν εις τους επιβάτας διά της όσμής ή του θορύβου αυτών ή καθ' οίανδήποτε άλλον τρόπον, ή παραλαβή των δεν αντίκειται προς

τάς αστυνομικές διατάξεις τῶν διαφόρων Κρατῶν, οὐδεις ἐπιβάτης ἔχει ἀντίρρησην τινά καὶ ὅτι δύνανται νὰ κρατηθοῦν ἐπὶ τῶν γονάτων ἢ νὰ τοποθετηθοῦν καθ' ὄν. τρόπον καὶ τὰ μικροδέματα.

Τὰ τιμολόγια ἢ τὰ δρομολόγια δύνανται νὰ ἀπαγορεύσουν ἢ νὰ ἐπιτρέψουν τὴν παραλαβὴν ζώων τῶν εἰς ὠρισμένας κατηγορίας ὀχημάτων ἢ ἀμαξοστοιχιῶν.

3. Τὰ τιμολόγια καθορίζουσι ἂν καὶ διὰ ποῖα ζῶα καταβάλλονται κόμιστρα.

4. Οἱ ὑπάλληλοι τοῦ σιδηροδρόμου δικαιούνται νὰ θεβαιωθοῦν παρουσία τοῦ ἐπιβάτου περὶ τοῦ εἶδους τῶν εἰς τὰ ὀχήματα εἰσαγομένων ἀντικειμένων ἐφόσον ὑπάρχουν σοβαροὶ λόγοι ὑπονοιῶν περὶ παραβάσεως τῶν διατάξεων τῆς παρ. 2 ἐξαιρέσει περιπτώσεων παραβάσεως τῶν διατάξεων τῆς παρ. 2 στοιχ. γ).

5. Ἡ ἐπιβλεψίς τῶν ἀντικειμένων ἢ ζώων, τὰ ὁποῖα ὁ ἐπιβάτης παραλαμβάνει μετ' αὐτοῦ ἐν τῷ ὀχήματι ἀπόκειται εἰς αὐτὸν τοῦτον τὸν ἐπιβάτην. Εὐθύνηται δὲ οὗτος διὰ πᾶσαν ζημίαν προκληθησομένην ὑπὸ τῶν ὑπ' αὐτοῦ ἐντὸς τοῦ ὀχήματος παραλαμβανομένων ἀντικειμένων ἢ ζώων, ἐκτὸς ἂν ἀποδείξη ὅτι ἡ ζημία προήλθεν ἐκ πταίσματος τοῦ σιδηροδρόμου.

\*Ἄρθρον 14.

#### Ἄμαξοστοιχίαι — Δρομολόγια.

1. Διατίθενται πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν μεταφορῶν αἱ τακτικαὶ ἀμαξοστοιχίαι, αἱ ὁποῖαι προβλέπονται εἰς τὰ δρομολόγια καὶ αἱ ἀμαξοστοιχίαι, αἱ ὁποῖαι τίθενται εἰς κυκλοφορίαν ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν.

2. Οἱ σιδηροδρόμοι ὑποχρεούνται νὰ ποιχοκολλῶσιν ἐν καιρῷ ἐν τοῖς σταθμοῖς τὰς ὥρας ἀναχωρήσεως τῶν ἀμαξοστοιχιῶν καὶ νὰ παρέχουν τὴν δυνατότητα εἰς τοὺς ἐπιβάτας νὰ πληροφορηθῶσιν ἐπὶ τῶν δρομολογιῶν τῶν ἀμαξοστοιχιῶν τῶν ἰδίων αὐτῶν γραμμῶν. Τὰ δρομολόγια ταῦτα πρέπει νὰ ἐμφαίνου τὴν κατηγορίαν τῶν ἀμαξοστοιχιῶν, τὰς θέσεις ὀχημάτων, τοὺς ὅρους εἰσδοχῆς τῶν ἐπιβατῶν καὶ τὰς ὥρας ἀναχωρήσεως τῶν ἀμαξοστοιχιῶν. Διὰ τοὺς ἀπολύτως σημαντικοὺς σταθμοὺς διαμετακομίσεως καὶ τοὺς ἀκραίους σταθμοὺς πρέπει τὰ δρομολόγια νὰ ἐμφαίνου καὶ τὰς ὥρας ἀφίξεως ὡς καὶ τὰς κυρίας ἀνταποκρίσεις ἀμαξοστοιχιῶν.

\*Ἄρθρον 15.

#### Ἀπώλεια ἀνταποκρίσεως — Κατάργησις ἀμαξοστοιχιῶν.

\*Ἄν, λόγῳ καθυστερήσεως ὠρισμένης ἀμαξοστοιχίας, ἢ ἀνταπόκρισις αὐτῆς μετ' ἄλλην ἀμαξοστοιχίαν δὲν ἐπιτευχθῆ ἢ ἂν ὠρισμένη ἀμαξοστοιχία καταργηθῆ ἐφ' ὅλης ἢ ἐπὶ τμήματος τῆς διαδρομῆς τῆς, ὁ δὲ ἐπιβάτης ἐπιθυμῆ νὰ συνεχίσῃ τὸ ταξίδιον του, ὁ σιδηροδρόμος ὑποχρεοῦται νὰ ἀποστείλῃ τὸν ἐπιβάτην τοῦτον μετὰ τῶν ἀποσκευῶν του, ἐφόσον τοῦτο εἶναι δυνατόν καὶ ἄνευ προσθέτου πληρωμῆς, δι' ἀμαξοστοιχίας κατευθυνομένης πρὸς τὸν ἴδιον προορισμόν, διὰ τῆς αὐτῆς γραμμῆς ἢ καὶ δι' ἄλλης ὁδοῦ ἀνηκούσης εἰς τὰ δίκτυα, τὰ μετέχοντα εἰς τὸ ἀρχικὸν δρομολόγιον μεταφορᾶς, εἰς τρόπον ὥστε νὰ καταστῇ δυνατὴ εἰς τὸν ἐπιβάτην ἢ εἰς τὸν προορισμόν ἀφίξις του μετὰ τὴν κατὰ τὸ δυνατόν μικροτέραν καθυστέρησιν. (Ὁ σταθμάρχης πρέπει, συντρεχούσης περιπτώσεως, νὰ θεβαιώσῃ ἐπὶ τοῦ εἰσιτηρίου ὅτι δὲν ἐπετεύχθη ἢ ἀνταπόκρισις ἢ ὅτι κατηργήθη ἢ ἀμαξοστοιχία, νὰ παρατείνῃ κατὰ τὸ ἀναγκαῖον μέτρον τὴν διάρκειαν ἰσχύος τοῦ εἰσιτηρίου καὶ νὰ καταστήσῃ τούτο ἔγκυρον διὰ τὴν νέαν ὁδὸν ἢ δι' ἀνωτέραν θέσιν ἢ δι' ἀμαξοστοιχίαν μετ' ἀνωτέρας τιμᾶς. Δικαιούται ὅμως ὁ σιδηροδρόμος νὰ ἀποκλείσῃ, διὰ τῶν τιμολογιῶν ἢ τῶν δρομολογιῶν, τὴν χρησιμοποίησιν ὠρισμένων ἀμαξοστοιχιῶν.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙ.

### Μεταφορὰ τῶν ἀποσκευῶν.

\*Ἄρθρον 16.

#### Ὅρισμός τῶν ἀποσκευῶν.

1. Γίνονται δεκτὰ ὡς ἀποσκευαὶ εἶδη περιλαμβανόμενα ἐντὸς κιβωτίων, καλῶν, βαλιτσῶν, ταξιδιωτικῶν σάκκων, πιλοθηκῶν καὶ ἄλλων παρομοίων συσκευασίων.

2. Γίνονται πρὸς τούτοις δεκτὰ πρὸς μεταφορὰν ὡς ἀποσκευαί, ἔστω καὶ ἄνευ συσκευασίας, ἐφόσον προσφέρονται εἰς τοιαύτην ἄνευ συσκευασίας μεταφορὰν τὰ κάτωθι εἶδη:

α) Φορηταὶ ἢ κυλιόμενοι πολυθρόνοι δι' ἀσθενεῖς, πολυθρόνοι κυλιόμενοι, αἱ ὁποῖαι κινούνται ὑπ' αὐτῶν τούτων τῶν ἀσθενῶν, μετὰ ἢ ἄνευ βοηθητικοῦ κινήτηρος, καθέκλαι (κλίνας) ἀναπαύσεως.

β) Παιδικὰ ἀμάξια.

γ) Φορητὰ μουσικὰ ὄργανα.

δ) Ἐπαγγελματικὰ ὄργανα, συμπεριλαμβανομένων τῶν ὑλικῶν καλλιτεχνικῶν παραστάσεων, ἐφόσον ἢ κατὰστάσις, ὁ ὄγκος καὶ τὸ βάρος αὐτῶν ἐπιτρέπου ταιχίαν φόρτωσιν καὶ τοποθέτησιν αὐτῶν ἐντὸς τῶν σκευοφόρων.

ε) Ἀθλητικὰ εἶδη.

στ) Ποδήλατα μετὰ ἢ ἄνευ ἐφεδρικοῦ κινήτηρος, μοτοσυκλέτται χωρὶς παράπλευρον ὄχημα, ὑπὸ τὸν ὄρον νὰ ἔχου ἀφαιρεθῆ τὰ μὴ μονίμως στερεωμένα ἐξαρτήματα αὐτῶν.

Αἱ ἀποθήκαι τῶν διὰ κινήτηρος κινουμένων ὀχημάτων δύνανται νὰ περιέχου βενζίνη. Ὁ ἐπιβάτης ὀφείλει νὰ κλείσῃ τὸν τυχόν μεταξὺ ἀποθήκης καὶ κινήτηρος εὐρισκόμενον κρουνόν. Αἱ εἰς τὸ ὄχημα σταθερῶς προσηρμοσμένοι ἐφεδρικοὶ ἀποθήκαι δύνανται νὰ περιέχου καὶ αὐταὶ βενζίνη ὑπὸ τὸν ὄρον νὰ εἶναι κλεισταί. Μοτοσυκλέτται, τῶν ὁποίων αἱ ἀποθήκαι περιέχου βενζίνη, πρέπει νὰ φορτώνωνται ὀρθαί ἐπὶ τῶν τροχῶν τῶν καὶ νὰ ἀσφαλίζωνται ἐναντι οἰασθήποτε πτώσεως.

3. Τὰ τιμολόγια δύνανται νὰ περιορίσου τὸ ποσόν, τὸν ἔγκον καὶ τὸ βάρος τῶν ἀνωτέρω ἐν παρ. 2 ἀναφερομένων εἰδῶν, τὰ ὁποῖα γίνονται δεκτὰ εἰς μεταφορὰν ὡς ἀποσκευαί, καὶ νὰ ὀρίσου ὑπὸ ποίους ὅρους δύνανται νὰ ζητηθῆ ἢ συνδρομὴ τοῦ ἐπιβάτου διὰ τὴν φόρτωσιν, τὴν μεταφόρτωσιν καὶ τὴν ἐκφόρτωσιν.

Τὰ τιμολόγια δύνανται νὰ ἐπιτρέψου ὑπὸ ὠρισμένων ὅρων τὴν μεταφορὰν ὡς ἀποσκευῶν ἄλλων ἀντικειμένων (ἐπὶ παραδείγματι μοτοσυκλεττῶν μετὰ παράπλευρον ὄχημα καὶ αὐτοκινήτων) καὶ τὴν μεταφορὰν ζώων κεκλεισμένων ἐντὸς κλωθῶν μετ' ἐπαρκῆ ἐγγύησιν ἀσφαλείας.

\*Ἄρθρον 17.

#### Ἀντικείμενα ἀποκλειόμενα τῆς μεταφορᾶς.

Ἀποκλείονται τῆς μεταφορᾶς ὡς ἀποσκευαί:

α) Ὑλαι καὶ ἀντικείμενα ἐπικίνδυνα, συγκεκριμένως δὲ ὄπλα πλήρη, ὕλαι καὶ ἀντικείμενα ἐκρηκτικὰ, εὐφλεκτα, ὕλαι καύσιμοι, δηλητηριώδεις, ραδιενεργοί, διαβρωτικαὶ ὡς καὶ ὕλαι ἀηδεῖς ἢ δυνάμεναι νὰ προκαλέσου μολύνσεις.

β) Ἀντικείμενα τῶν ὁποίων ἡ μεταφορὰ ἀνήκει εἰς τὴν Διοίκησιν τῶν Ταχυδρομείων ἔστω καὶ ἐπὶ ἐνὸς τῶν Κρατῶν δι' ὧν πρόκειται νὰ γίνῃ ἡ μεταφορὰ.

γ) Ἀντικείμενα τῶν ὁποίων ἡ μεταφορὰ ἀπαγορεύεται, ἔστω καὶ ἐπὶ ἐνὸς τῶν Κρατῶν δι' ὧν πρόκειται νὰ γίνῃ ἡ μεταφορὰ.

Τὰ τιμολόγια δύνανται νὰ ἐπιτρέψου τὴν μεταφορὰν ὡς ἀποσκευῶν, ὑπὸ καθορισμὸν εἰδικῶν ὄρων, ὠρισμένων ὕλων καὶ ἀντικειμένων ὧν ἡ μεταφορὰ ἀποκλείεται δυνάμει τῆς ὑπὸ στοιχ. α) διατάξεως.

\*Ἄρθρον 18.

#### Εὐθύνη τοῦ ἐπιβάτου ὡς πρὸς τὰς ἀποσκευὰς του.

##### Πρόστιμα.

1. Ὁ κάτοχος τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν εὐθύνηται διὰ τῆς τήρησιν τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 16 καὶ 17, ὑπέχει δὲ ὅλας τὰς ἐκ παραβάσεως τῶν διατάξεων τούτων συνεπείας.

2. Ὁ σιδηροδρόμος δικαιούται, εἰς περιπτώσιν σοβαρᾶς ὑπονοίας περὶ παραβάσεως καὶ ἐφόσον τούτο δὲν ἀπαγορεύεται ὑπὸ τῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν τοῦ Κράτους, ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἀναγκασίς ἢ περίπτωσης, νὰ ἐλέγξῃ ἂν τὸ περιεχόμενον τῶν ἀποσκευῶν ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς ἰσχυούσας διατάξεις. Ὁ κάτοχος τοῦ δελτίου προσακεῖται νὰ παραστή εἰς τὸν ἐλεγχον. Ἄν οὗτος δὲν ἐμφανισθῆ ἢ ἂν δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ἀνευρεθῆ καὶ ἐφόσον δὲν ὑπάρχουν ἐν ἰσχύϊ ἄλλαι διατάξεις Νόμων ἢ Κανονισμῶν ἐν τῷ Κράτει ὅπου γίνονται ὁ ἐλεγχος, πρέπει οὗτος νὰ γίνῃ ἐπὶ παρουσία δύο μαρ-

τύπων. Ξένων πρὸς τὸν σιδηρόδρομον. Ἐν δικαιοσύνη παρά-  
 ξασις, αἱ ἐκ τοῦ ἐλέγχου προκληθεῖσαι δαπάναι πρέπει νὰ  
 πληρωθῶν ὑπὸ τοῦ κατόχου τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν.

3. Ἐπὶ παραβάσεως τῶν διατάξεων τῶν ἀρθρῶν 16 καὶ  
 17, ὁ κάτοχος τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν ὀφείλει νὰ κατα-  
 βάλλῃ πρόστιμον, ἀνεξαρτήτως τῆς διαφορᾶς τῶν κομιστρῶν,  
 συντηρήσεως δὲ περιπτώσεως, καὶ τῶν ἀποζημιώσεων διὰ  
 τὴν ζημίαν.

Τὸ καταβλητέον πρόστιμον ἀνὰ χιλιόγραμμα μικτοῦ βάρους  
 τῶν ἀποκλεισμένων τῆς μεταφορᾶς ἀντικειμένων εἶναι  
 τὸ κάτωθι:

α) Τρία φράγκα μὲ ἐλάχιστον ὄριον εἰσπράξεως ἕξ φράγκα,  
 ἐφόσον τὰ ἀντικείμενα ταῦτα περιλαμβάνουν ὕλας ἀπο-  
 κλεισμένας τῆς μεταφορᾶς ὡς ἐμπορεύματα βάσει τοῦ Πα-  
 ραρτήματος I τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ μεταφορᾶς ἐμ-  
 πορευμάτων διὰ σιδηροδρόμων (C.I.M).

β) Δύο φράγκα μὲ ἐλάχιστον ὄριον εἰσπράξεως τέσσαρα  
 φράγκα εἰς πάσας ἄλλας περιπτώσεις παραβάσεως τῶν δια-  
 τάξεων τῶν ἀρθρῶν 16 καὶ 17.

#### Ἄρθρον 19.

Συσκευασία καὶ κατάστασις τῶν ἀποσκευῶν.

1. Ὁ σιδηρόδρομος δύναται νὰ μὴ ἀποδεχθῆ ἀποσκευάς,  
 τῶν ὁποίων ἡ κατάσταση ἢ ἡ διασκευὴ εἶναι ἐλαττωματικὴ  
 ἢ ἡ συσκευασία τῶν ἀνεπαρκῆς, ἢ αἱ ὁποῖαι παρουσιάζουν  
 ἐκδηλὰ ἴχνη θλάθης. Ἐν, παρὰ ταῦτα, ἀποδεχθῆ ταῦτα ὁ  
 σιδηρόδρομος δικαιούται νὰ ἀναγράψῃ εἰδικὴν παρατήρησιν ἐπὶ  
 τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν. Ἡ ὑπὸ τοῦ ἐπιβάτου ἀποδοχὴ τοῦ  
 φέροντος τοιαύτην παρατήρησιν δελτίου ἀποσκευῶν θεωρεῖται  
 ὡς ἀπόδειξις τοῦ ὅτι ὁ ἐπιβάτης ἀνεγνώρισε τὴν ἀκρίβειαν  
 τῆς παρατηρήσεως ταύτης.

2. Τὰ δέματα πρέπει νὰ φέρουν, ἐπαρκῶς στερεωμένην ἐπ'  
 αὐτῶν, ἐνδείξιν τοῦ ὀνοματεπωνύμου καὶ τῆς διευσθύνσεως τοῦ  
 ἐπιβάτου καὶ τὸν σταθμὸν προορισμοῦ.

3. Παλαιαὶ πινακίδες, διευσθύνσεις ἢ ἄλλαι ἐνδείξεις, ἀνα-  
 φερόμεναι εἰς προγενεστέρως μεταφορᾶς, πρέπει νὰ ἀφαιρῶν-  
 ται ἢ νὰ διαγράφωνται ὁλοσχερῶς ὑπὸ τοῦ ἐπιβάτου.

#### Ἄρθρον 20.

Ἐγγραφή καὶ μεταφορὰ τῶν ἀποσκευῶν.

1. Ἡ ἐγγραφή τῶν ἀποσκευῶν γίνεται ἐπὶ τῆ προσαγωγῆ  
 καὶ μόνον εἰσιτηρίων ἰσχυόντων τοῦλάχιστον μέχρι τοῦ προο-  
 ρισμοῦ τῶν ἀποσκευῶν καὶ διὰ τοῦ ὑπὸ τῶν εἰσιτηρίων τού-  
 των ἀναφερομένου δρομολογίου.

Ἐν τὸ εἰσιτήριο ἰσχύει διὰ πολλὰ δρομολόγια ἢ ἂν ὁ  
 τόπος προορισμοῦ ἐξυπηρετῆται ὑπὸ πολλῶν σταθμῶν, ὁ ἐπι-  
 βάτης πρέπει νὰ ὀρίσῃ ἀκριβῶς τὸ ἀκολουθητέον κατὰ τὴν  
 μεταφορὰν δρομολόγιον ἢ τὸν σταθμὸν, διὰ τὸν ὁποῖον πρέ-  
 πει νὰ ἐγγραφῶν αἱ ἀποσκευαί. Ὁ σιδηρόδρομος δὲν εὐδύνει-  
 ται διὰ τὰς συνεπείας ἐκ τῆς μὴ τηρήσεως ὑπὸ τοῦ ἐπιβάτου  
 τῆς διατάξεως ταύτης.

Ἐφ' ὅσον τοῦτο προβλέπεται ὑπὸ τῶν τιμολογίων, ὁ ἐπιβά-  
 τῆς δύναται, ἐντὸς τῆς προθεσμίας ἰσχύος τοῦ εἰσιτηρίου  
 του, νὰ ἐγγράψῃ τὰς ἀποσκευάς του, εἴτε ἀπ' εὐθείας διὰ  
 τὴν συνολικὴν διαδρομὴν ἀπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς μέχρι  
 τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ, εἴτε ἐπὶ οἰωνδήποτε τμημάτων τῆς  
 συνολικῆς διαδρομῆς.

Τὰ τιμολόγια καθορίζουν ἂν καὶ ὑπὸ ποίους ὄρους εἶναι δυ-  
 νατὴ ἢ παραλαβῆ ἀποσκευῶν πρὸς μεταφορὰν διὰ δρομολο-  
 γίου ἄλλου ἀπὸ τὸ ἀναγραφόμενον εἰς τὸ προσαγόμενον εἰσι-  
 ττήριο ἢ καὶ ἄνευ προσαγωγῆς εἰσιτηρίων. Ἐφόσον τὰ τιμο-  
 λόγια προβλέπουν δυνατότητα παραλαβῆς πρὸς μεταφορὰν  
 ἀποσκευῶν ἄνευ προσαγωγῆς εἰσιτηρίων, αἱ διατάξεις τῆς  
 παρουσίας Συμβάσεως, αἱ ὁποῖαι καθορίζουν τὰ δικαιώματα  
 καὶ τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ ἐπιβάτου συναφῶς μὲ τὰς συνοδευ-  
 μένας ἀποσκευάς, ἰσχύουν καὶ διὰ τὸν ἀποστολέα ἀποσκευῶν  
 ἐγγραφεισῶν ἄνευ προσαγωγῆς εἰσιτηρίων.

2. Τὰ κόμιστρα τῶν ἀποσκευῶν εἶναι καταβλητέα κατὰ  
 τὴν ἐγγραφήν.

3. Κατὰ τὰ λοιπά, αἱ διατυπώσεις ἐγγραφῆς τῶν ἀπο-

σκευῶν καθορίζονται διὰ τῶν ἰσχυόντων Νόμων καὶ Κανονι-  
 σμῶν ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς.

4. Τὰ τιμολόγια δύναται νὰ περιλάβουν εἰδικὰς διατά-  
 ξεις διὰ τὴν ἐγγραφήν καθισμάτων δι' ἀσθενεῖς, παιδικῶν  
 ἀμαξίων, ἀθλητικῶν εἰδῶν, ποδηλάτων καὶ ὀχημάτων κινου-  
 μένων διὰ κινητήρος.

5. Ὁ ἐπιβάτης δύναται, κατὰ τοὺς ἰσχυόντας ὄρους ἐν τῷ  
 σταθμῷ ἀφετηρίας, νὰ ὀρίσῃ τὴν ἀμαξοστοιχίαν διὰ τῆς  
 ὁποίας πρέπει νὰ ἀποσταλοῦν αἱ ἀποσκευαί του. Ἐν δὲν κάμῃ  
 οὗτος χρῆσιν τῆς τοιαύτης εὐχερείας, αἱ ἀποσκευαὶ ἀποστέλ-  
 λονται διὰ τῆς πρώτης καταλλήλου ἀμαξοστοιχίας.

Ἐφ' ὅσον προβλέπεται ὅτι αἱ ἀποσκευαὶ πρέπει νὰ μετα-  
 βιβασθῶν ἐξ ὀρισμένου σταθμοῦ ἀνταποκρίσεως εἰς ἄλλην  
 ἀμαξοστοιχίαν, ἢ μεταφορὰ τούτων πρέπει νὰ γίνῃ διὰ τῆς  
 πρώτης ἀμαξοστοιχίας, διὰ τῆς ὁποίας ἐξασφαλίζεται, κατὰ  
 τοὺς ὄρους τῶν ἐσωτερικῶν κανονισμῶν, ἢ τακτικῆς ὑπηρεσί-  
 ας μεταφορᾶς ἀποσκευῶν.

Ἡ ἀποστολὴ τῶν ἀποσκευῶν δύναται νὰ γίνῃ ὑπὸ τοὺς  
 ἄνω καθοριζομένους ὄρους ἐφόσον δὲν ἀντίκεινται εἰς τοῦτο  
 αἱ ἀπαιτούμεναι, κατὰ τὴν ἀποστολὴν ἢ κατ' ὁδόν, τελωνεια-  
 καὶ ἢ ἄλλαι διοικητικαὶ διατυπώσεις.

Ὁ σιδηρόδρομος δικαιούται, ὡς πρὸς ὀρισμένας ἀμαξο-  
 στοιχίας ἢ κατηγορίας ἀμαξοστοιχιῶν, νὰ μὴ δεχθῆ ἢ νὰ  
 περιορίσῃ τὴν δυνατότητα μεταφορᾶς ἀποσκευῶν.

#### Ἄρθρον 21.

Δελτίον ἀποσκευῶν.

1. Κατὰ τὴν ἐγγραφήν τῶν ἀποσκευῶν ἐκδίδεται εἰς τὸν  
 ἐπιβάτην ἐν δελτίον ἀποσκευῶν. Ὁ ἐπιβάτης ὑποχρεοῦται νὰ  
 βεβαιωθῆ κατὰ τὴν παραλαβὴν τοῦ δελτίου ὅτι τοῦτο συνε-  
 τὰγῃ κατὰ τὰς δηλώσεις του.

2. Τὰ διὰ διεθνεῖς μεταφορᾶς ἐκδιδόμενα δελτία ἀπο-  
 σκευῶν θὰ συντάσσωνται ἐπὶ ἐντύπου ὁμοίου πρὸς τὸ ὑπόδει-  
 γμα τοῦ Παραρτήματος I τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ θὰ  
 περιλαμβάνουν ὑποχρεωτικῶς τὰς κάτωθι ἐνδείξεις:

α) Τὴν ἐνδείξιν τῶν σταθμῶν ἀποστολῆς καὶ προορισμοῦ.

β) Τὸ δρομολόγιον.

γ) Τὴν ἡμερομηνίαν παραδόσεως καὶ τὴν ἀμαξοστοιχίαν  
 διὰ τὴν ὁποίαν παρεδόθησαν αἱ ἀποσκευαί.

δ) Τὸν ἀριθμὸν τῶν εἰσιτηρίων, ἐκτὸς ἂν αἱ ἀποσκευαὶ  
 παρεδόθησαν ἄνευ προσαγωγῆς εἰσιτηρίου.

ε) Τὸν ἀριθμὸν καὶ τὸ βάρος τῶν δεμάτων.

στ) Τὸ ποσὸν τῶν κομιστρῶν καὶ ἄλλων τελῶν.

ζ) Δοθεῖτης περιπτώσεως τὸ ποσόν, ἀριθμητικῶς καὶ  
 ὀλογράφως, τῆς κατὰ τὸ ἄρθρον 22 δηλωθείσης ἰδιαίτερας  
 ἀποζημιώσεως.

Τὰ τιμολόγια δύναται νὰ καθορίσουν, δι' ὀρισμένας ὑπε-  
 ρεσίας ἢ ὀρισμένας ἀποστολάς, παρεκκλίσεις ὡς πρὸς τὴν  
 μορφήν καὶ τὸ περιεχόμενον τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν.

3. Τὰ τιμολόγια ἢ αἱ μεταξὺ σιδηροδρόμων συμφωνίαι κα-  
 θορίζουν εἰς ποῖαν γλῶσσαν θὰ γίνεσθαι ἢ ἐκτύπωσης καὶ ἢ  
 συμπλήρωσις τῶν δελτίων ἀποσκευῶν.

#### Ἄρθρον 22.

Δήλωσις ἰδιαίτερας ἀποζημιώσεως.

1. Εἰς πᾶσαν μεταφορὰν ἀποσκευῶν δύναται νὰ γίνῃ δήλω-  
 σις ἰδιαίτερας ἀποζημιώσεως, ἐγγραφομένη ἐν τῷ δελτίῳ  
 ἀποσκευῶν ὡς προβλέπεται ἐν ἄρθρῳ 21 παρ. 2 στοιχ. γ'.

Τὸ ποσόν τῆς δηλουμένης ἰδιαίτερας ἀποζημιώσεως πρέπει  
 νὰ ἀναγραφῆ εἰς τὸ νόμισμα τοῦ Κράτους ἀποστολῆς ἢ καὶ  
 εἰς οἰωνδήποτε ἄλλο νόμισμα, ὀριζόμενον ὑπὸ τῶν τιμολογίων.

2. Τὸ τέλος τῆς ἰδιαίτερας ἀποζημιώσεως καθορίζεται  
 ὑπὸ τῶν διεθνῶν τιμολογίων.

#### Ἄρθρον 23.

Παράδοσις.

1. Ἡ παράδοσις τῶν ἀποσκευῶν γίνεται ἐπὶ τῆ καταθέ-  
 σις τοῦ οἰκείου δελτίου. Ὁ σιδηρόδρομος δὲν ὑποχρεοῦται νὰ

ἐλέγξει ἂν ὁ κάτοχος τοῦ δελτίου ἔχη δικαίωμα πρὸς παραλαβὴν τῶν ἀποσκευῶν.

2. Ὁ κάτοχος τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν δικαιούται νὰ ἀπαίτησιν ἀπὸ τὴν ὑπηρεσίαν παραδόσεως τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ τὴν παράδοσιν τῶν ἀποσκευῶν εὐθὺς μετὰ τὴν παρέλευσιν, ἀπὸ τῆς ἀφίξεως τῆς ἀμαξοστοιχίας, δι' ἧς ἔδει νὰ γίνῃ ἡ μεταφορὰ τῶν ἀποσκευῶν, τοῦ ἀναγκαίου χρόνου πρὸς διάθεσιν καὶ ἐκτέλεσιν, συντρεχούσης περιπτώσεως, τῶν τελωνειακῶν καὶ λοιπῶν διοικητικῶν διατυπώσεων.

3. Εἰς περίπτωσιν μὴ προσαρμογῆς τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν, ὁ σιδηρόδρομος δὲν ὑποχρεοῦται νὰ παραδώσῃ τὰς ἀποσκευὰς ἐκτὸς ἂν ὁ αἰτῶν ἀποδείξῃ ἄλλως τὸ πρὸς παραλαβὴν δικαίωμά του. Ἄν ἡ ἀπόδειξις κριθῇ ἀνεπαρκής, ὁ σιδηρόδρομος δικαιούται νὰ ἀπαίτησιν ἐγγύησιν.

4. Αἱ ἀποσκευαὶ παραδίδονται εἰς τὸν δι' ὃν ἐνεγράφησαν σταθμὸν. Ἐπὶ τῇ αἰτήσῃ ὅμως τοῦ κατόχου τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν, ἐγκλίρωσ διατυπωθείσης, ἐφόσον ἐπιτρέπεται τούτο ἐκ τῶν περιστάσεων καὶ ἐφόσον ἡ τοιαύτη ἐνέργεια δὲν ἀντιβαίνει εἰς τὰς τελωνειακὰς καὶ λοιπὰς διοικητικὰς διατάξεις, δύναται νὰ ἐπιστραφῶν αἱ ἀποσκευαὶ εἰς τὸν σταθμὸν ἀποστολῆς ἢ νὰ παραδοθῶν αὐταὶ εἰς ἐνδιάμεσον τινὰ σταθμὸν ἐπὶ ἀπόδοσιν τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν καὶ, ἐπὶ πλέον, ἐφόσον τοιοῦτος ὅρος τίθεται διὰ τοῦ τιμολογίου, ἐπὶ προσαγωγῇ καὶ τοῦ εἰσιτηρίου.

5. Ὁ κάτοχος τοῦ δελτίου, πρὸς τὸν ὁποῖον δὲν παρεδόθη ἡ ἀποσκευή κατὰ τοὺς ἐν τῇ παρ. 2 ὅρους, δύναται νὰ ζητήσῃ ὅπως γίνῃ βεβαίωσις ἐπὶ τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν τῆς ἡμερομηνίας καὶ τῆς ὥρας καθ' ἣς ἐζητήθη παρ' αὐτοῦ ἡ παράδοσις.

6. Ὁ ἐπιβάτης δύναται νὰ ἀρνηθῇ τὴν παραλαβὴν τῶν ἀποσκευῶν ἐφόσον δὲν ἐγένοντο αἱ ζητηθεῖσαι παρ' αὐτοῦ ἐπαληθεύσεις ἐπὶ σκοπῷ διαπιστώσεως προτεινομένης ὑπ' αὐτοῦ ζημίας.

7. Κατὰ τὰ λοιπὰ αἱ συναφεῖς πρὸς τὴν παράδοσιν ἐνεργεῖται ὑπόκεινται εἰς τοὺς ἰσχύοντες ἐπὶ τοῦ ἐπιφορτισμένου μὲ τὴν παράδοσιν σιδηροδρόμου Νόμους καὶ Κανονισμοὺς.

### ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙΙ.

Κοινὰ διατάξεις διὰ τὰς μεταφορὰς ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν.

#### Ἄρθρον 24.

Τιμολόγια — Ἰδιαιτέραι συμφωνίαι.

1. Τὰ ὑπὸ τῶν σιδηροδρόμων καταρτιζόμενα διεθνῆ τιμολόγια πρέπει νὰ περιλαμβάνουν ὅλους τοὺς καθοριστικούς διὰ τὴν μεταφορὰν εἰδικούς ὄρους καὶ ὅλα τὰ ἀναγκαῖα στοιχεία πρὸς ὑπολογισμὸν τῶν κομίστρων καὶ τῶν προσθέτων τελῶν, συντρεχούσης δὲ περιπτώσεως, νὰ καθορίζουν καὶ τοὺς ὄρους τῆς ἐπικαταλλαγῆς.

2. Ἡ δημοσίευσίς τῶν τιμολογίων εἶναι ὑποχρεωτικὴ μόνον διὰ τὰ Κράτη, τῶν ὁποίων οἱ σιδηρόδρομοι μετέγουν εἰς τὰ τιμολόγια ταῦτα, ὡς δίκτυα ἀφεταιρίας ἢ προορισμοῦ. Τὰ τιμολόγια καὶ αἱ τροποποιήσεις αὐτῶν ἰσχύουν ἀπὸ τῆς ὁρισθείσης κατὰ τὴν δημοσίευσιν αὐτῶν ἡμερομηνίας. Αὐξήσεις τιμολογίων καὶ ἄλλαι διατάξεις καθιστώσαι ἐπαχθεστέρας τοὺς εἰς τὰ τιμολόγια ταῦτα προβλεπομένους ὄρους μεταφορᾶς δὲν δύναται νὰ ἰσχύουν πρὸ τῆς παρελεύσεως ἑξ τούτουλάχιστον ἡμερῶν ἀπὸ τῆς δημοσίευσός των.

Τροποποιήσεις διὰ τῶν διεθνῶν τιμολογίων εἰς καθωρισμένα κόμιστρα καὶ πρόσθετα τέλη κατ' ἀκολουθίαν συναλλαγματικῶν διακυμάνσεων, ὡς καὶ διορθώσεις ἐμφανῶν λαθῶν, τίθενται ἐν ἰσχύϊ ἀπὸ τῆς ἐπομένης τῆς δημοσίευσός των.

3. Εἰς ἕκαστον σταθμὸν λειτουργοῦντα διὰ τὴν διεθνή ὑπηρεσίαν μεταφορῶν πρέπει νὰ ὑπάρχῃ διὰ τὸν ἐπιβάτην ἡ δυνατότης νὰ λάβῃ γνῶσιν τῶν τιμολογίων ἢ ἀποσπασμάτων τῶν τιμολογίων, ἐμφαινόντων τὰς τιμὰς τῶν πρὸς ἔκδοσιν ἐν αὐτῷ διεθνῶν εἰσιτηρίων καὶ ἀντιστοίχων κομίστρων δι' ἀποσκευὰς.

4. Τὰ τιμολόγια πρέπει νὰ ἐφαρμόζονται ὁμοιομόρφως

ἐναντι ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων. Οἱ σιδηρόδρομοι δύναται νὰ συνάπτουν εἰδικὰς συμφωνίας συνεπαγομένας ἐκπτώσεις ἐπὶ τῶν κομίστρων ἢ ἄλλα πλεονεκτήματα, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν Κυβερνητικῆς ἐγκρίσεως καὶ παροχῆς ἀναλόγων εἰδικῶν ὄρων καὶ εἰς ἄλλους ἐπιβάτας τελούντας ὑπὸ παραπλησίας συνθήκας.

Ἐπιτρέπεται ἡ παροχὴ ἐκπτώσεων, εἴτε ὑπὲρ ὑπηρεσιῶν τοῦ σιδηροδρόμου, εἴτε ὑπὲρ ὑπηρεσιῶν τῶν Δημοσίων Ἀρχῶν, εἴτε χάριν σκοπῶν ἀγαθοεργίας, ἀρωγῆς καὶ ἐκπαιδεύσεως. Ἡ δημοσίευσίς τῶν μέτρων, τῶν λαμβανομένων βάσει τῆς δευτέρας καὶ τρίτης παραγράφου, δὲν εἶναι ὑποχρεωτικὴ.

#### Ἄρθρον 25.

Διατυπώσεις ἀπαιτούμεναι ὑπὸ τῶν τελωνειακῶν καὶ λοιπῶν Διοικητικῶν Ἀρχῶν.

Ὁ ἐπιβάτης ὀφείλει νὰ συμμορφοῦται πρὸς τὰς ἐκδιδομένας ὑπὸ τῶν Τελωνειακῶν καὶ λοιπῶν Διοικητικῶν Ἀρχῶν διατάξεις, συναφῶς, εἴτε μὲ αὐτὸν τούτον τὸν ἐπιβάτην, εἴτε μὲ τὸν ἑλεγχον τῶν ἀποσκευῶν του, ἐγγεγραμμένων ἢ μὴ. Ὄφειλε οὗτος κατὰ κανόνα νὰ παρίσταται εἰς τὸν ἑλεγχον τούτον, πλην τῶν περιπτώσεων ἀπαλλαγῆς του ἀπὸ τῆς υποχρέωσός ταύτης τῶν ἀναγνωριζομένων διὰ τῶν Νόμων ἢ τῶν Κανονισμῶν. Ὁ σιδηρόδρομος οὐδεμίαν ἀναλαμβάνει ἐναντι τοῦ ἐπιβάτου εὐθύνην διὰ τὴν περίπτωσιν μὴ τηρήσεως ὑπὸ τοῦ τελευταίου τούτου τῶν ἀνωτέρω ὑποχρεώσεών του.

#### Ἄρθρον 26.

Ἐπιστροφαι καὶ συμπληρωματικαὶ καταβολαί.

1. Ἐφόσον ὁ ἐπιβάτης δὲν ἔκαμε ἑναρξιν τοῦ ταξιδίου του δικαιούται, ἐπὶ τῇ παραδόσει τοῦ εἰσιτηρίου του, ἐπιστροφῆς τοῦ καταβληθέντος ἀντιτίμου.

2. Ἐφόσον εἰσιτήριο ἐχρησιμοποίηθη ἐπὶ μέρους μόνον τῆς διαδρομῆς ὁ ἐπιβάτης δικαιούται, ἐπὶ τῇ παραδόσει τοῦ εἰσιτηρίου του, ἐπιστροφῆς τῆς διαφορᾶς μεταξὺ τοῦ καταβληθέντος συνολικοῦ ἀντιτίμου καὶ τοῦ ἀντιστοιχοῦντος εἰς τὴν μὴ πραγματοποιηθεῖσαν διαδρομῆν.

3. Εἰς ἣν περίπτωσιν, ἐλλείψει θέσεως ἀντιστοίχου πρὸς τὴν τοῦ εἰσιτηρίου, τὸ εἰσιτήριο τούτο ἤθελε χρησιμοποιηθῆ διὰ θέσιν κατωτέραν τῆς ἐπ' αὐτοῦ ἀναγραφόμενης, ἐπὶ τῇ παραδόσει τούτου, ἐπιτρέφεται ἡ διαφορὰ μεταξὺ τοῦ καταβληθέντος ἀντιτίμου καὶ τοῦ ἀντιτίμου διὰ τὴν εἰς ἣν ἐχρησιμοποίηθη θέσιν.

4. Ὁ σιδηρόδρομος δικαιούται, ἐπὶ πάσης αἰτήσεως ἐπιστροφῆς, νὰ ἀξιώσῃ τὴν ὑπὸ τοῦ ἐπιβάτου προσαγωγὴν παντὸς ἀναγκαίου δικαιολογητικοῦ.

Διὰ τὰς ἀνωτέρω ἐν παρ. 2 προβλεπομένας περιπτώσεις ὁ ἐπιβάτης ὀφείλει εἰδικώτερον νὰ προσαγάγῃ βεβαίωσιν, ἐκδιδομένην ἐπὶ τῇ αἰτήσῃ του, ὑπὸ τοῦ οἰκείου ἐνδιάμεσου σταθμοῦ.

Διὰ τὰς ἀνωτέρω ἐν παρ. 3 προβλεπομένας περιπτώσεις ὁ ἐπιβάτης ὀφείλει, εἰδικώτερον, νὰ προσαγάγῃ βεβαίωσιν τῆς σιδηροδρομικῆς ὑπηρεσίας, πιστοποιούσαν ὅτι, ἐπὶ τῆς δεδομένης διαδρομῆς, ὁ ἐπιβάτης κατέβαλε θέσιν ἐν διαμερίσματι θέσεως κατωτέρας τῆς ἧς ἐδικαιούτο βάσει τοῦ εἰσιτηρίου του.

5. Ἐξαιροῦνται τῆς ἐπιστροφῆς οἱ φόροι, τὰ δι' ἐξασφάλισιν θέσεως καταβαλλόμενα συμπληρωμάτα, τὰ τέλη ἐκτυπώσεως καὶ αἱ ἐπὶ τῆς πωλήσεως εἰσιτηρίων προμήθειαι. ἐκτὸς ἂν ὁ ἐπιβάτης δὲν ἠδυνήθη νὰ κάμῃ ἑναρξιν τοῦ ταξιδίου του ἢ νὰ συνεχίσῃ τὸ ἀρξάμενον ταξίδιον λόγω καθυστέρησεως ἢ καταργήσεως μιᾶς ἀμαξοστοιχίας ἢ διακοπῆς τῆς ὑπηρεσίας.

Ἐκπίπτει ἐκ τοῦ ἐπιστρεπτέου ποσοῦ δικαίωμα 10ο)ο μὲ ελάχιστον δριον 0.50 καὶ ἀνώτατον 3 φράγκα ἀνά εἰσιτήριο, δοθείσης δὲ περιπτώσεως, τὰ τέλη ἐμβάσματος. Ἡ ἀνωτέρω κράτησις δὲν ἐφαρμόζεται ἐάν, κατὰ τὴν ἐν παρ. 1 ἀνωτέρω προβλεπομένην περίπτωσιν, τὸ εἰσιτήριο ἐπεστράφη, ἐντὸς τῆς ἰδίας ἡμέρας καθ' ἣν ἐξεδόθη, εἰς τὸ ἐκδόσαν γραφεῖον καὶ εἰς ἣν περιπτώσιν τὸ ταξίδιον δὲν ἦτο δυνατόν νὰ πραγματοποιηθῇ ἢ νὰ συνεχισθῇ, συνεπείᾳ καθυστέρησεως ἢ καταργήσεως ἀμαξοστοιχίας ἢ διακοπῆς τῆς ὑπηρεσίας.

6. Προκειμένου περὶ εἰσιτηρίου ἐπὶ ἐκπτώσει ἢ εἰσιτηρίων

ήτινα ισχύουν μόνον ἐν συνδυασμῷ μετὰ δελτίου ἐξασφαλίσεως θέσεως, τὰ τιμολόγια δύνανται νὰ ἀποκλείσουν τὴν ἐπιστροφὴν ἢ νὰ ὑπαγάγουν ταύτην εἰς ὠρισμένους ὅρους. Τὰ ἐπὶ ἐκπτώσει ἐκδιδομένα, δυνάμει τοῦ ἀρθροῦ 6, παιδικὰ εἰσιτήρια δὲν θεωροῦνται ἐπὶ ἐκπτώσει εἰσιτήρια κατὰ τὴν ἐννοίαν τῆς παρούσης διατάξεως.

7. Εἰς τὰς περιπτώσεις ὃ ἐπιβάτης ζητεῖ νὰ τῷ ἐπιστραφῶν τὰ κόμιστρα τῶν ἀποσκευῶν του διὰ τὴν συνολικὴν διαδρομὴν ἢ διὰ τμημα μόνον αὐτῆς ἢ ἐπιστροφή διενεργεῖται ὑπὸ τῶν ἐξῆς ὅρους:

Ἐκπίπτει πάντοτε ἐκ τοῦ ἐπιστρεπτέου ποσοῦ δικαίωμα 0,50 φράγκα ἀνά δελτίον, συντρεχούσης δὲ περιπτώσεως καὶ οἱ ἄλλοι.

Ἄν οἱ ἀποσκευαὶ ἀποσυρθοῦν πρὸ τῆς ἀποστολῆς των ἐκ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς, τὰ κόμιστρα ἐπιστρέφονται. Ἄν ὅμως ἀποσυρθοῦν ἐκ τινος διαμέσου σταθμοῦ, ὃ κάτοχος τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν ὀφείλει, διὰ τὴν ἐπιστροφὴν νὰ λάβῃ ἐκ τοῦ ἐνδιαμέσου τούτου σταθμοῦ σχετικὴν βεβαίωσιν, ἢν θὰ ἐπιτυγχῆ εἰς τὴν αἰτήσιν ἐπιστροφῆς.

8. Τὰ τιμολόγια δύνανται νὰ περιλάβουν διαφόρους τῶν προηγουμένων διατάξεις ὑπὸ τὸν ὅρον νὰ μὴ καθιστοῦν αὐτὰ ἐπαχθεστέραν τὴν θέσιν τοῦ ἐπιβάτου.

9. Οἰαδήποτε αἰτήσεις ἐπιστροφῆς, στηριζομένη εἰς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος ἀρθροῦ, ὡς καὶ εἰς τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 12, εἶναι ἀπαράδεκτος ἐφόσον δὲν ὑπεβλήθη αὐτὴ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ σιδηροδρόμου ἐντὸς προθεσμίας ἐξ μηνῶν, ὑπολογιζομένης, διὰ μὲν τὰ εἰσιτήρια ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς προθεσμίας αὐτῶν, διὰ δὲ τὰ δελτία ἀποσκευῶν, ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἐκδόσεως αὐτῶν.

10. Ἐπὶ περιπτώσεως ἐσφαλμένης τιμολογήσεως ἢ λάθους κατὰ τὸν ὑπολογισμόν τῶν τελῶν μεταφορᾶς καὶ τῶν διαφορῶν τελῶν, ἢ μὲν ἐπὶ πλέον διαφορὰ εἶναι ἐπιστρεπτέα ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου, ἢ δὲ ἐπὶ ἔλαττον διαφορὰ καταβλητέα ὑπὸ τοῦ ἐπιβάτου.

11. Ἡ ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου διαπιστωθεῖσα ἐπὶ πλέον διαφορὰ πρέπει, εἰ δυνατόν, νὰ γνωστοποιηθῇ αὐτεπαγγέλτως εἰς τὸν ἐπιβατέον, ἐφόσον αὐτὴ ὑπερβαίνει τὸ ποσὸν 0,50 φρ. ἀνά εἰσιτήριον ἢ δελτίον ἀποσκευῶν, ὃ δὲ διακανονισμὸς ταύτης πρέπει νὰ γίνῃ τὰ ταχύτερον δυνατόν.

12. Πρὸς ὑπολογισμόν τῆς ἐπὶ πλέον εἰσπραχθείσης καὶ ἐπιστρεπτέας ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου διαφορᾶς ἢ τῆς ἐπὶ ἔλαττον εἰσπραχθείσης καὶ ὑπὸ τοῦ ἐπιβάτου καταβλητέας διαφορᾶς ἐφαρμόζεται ἡ ἐπίσημος τιμὴ συναλλάγματος τῆς ἡμερομηνίας καθ' ἣν εἰσπραχθῆσαν τὰ κόμιστρα. Ἄν ἡ πληρωμὴ τῶν διαφορῶν τούτων γίνῃ εἰς νόμισμα διαφορῶν ἀπὸ τὸ εἰς ὃ ἐγένετο ἡ εἰσπραχθείς, ἢ ἐφαρμοστέα τιμὴ εἶναι ἡ τῆς ἡμερομηνίας καθ' ἣν γίνεται ἡ πληρωμὴ.

13. Εἰς ὅλας τὰς μὴ προβλεπομένας ἐν τῷ παρόντι ἀρθρῷ περιπτώσεις καὶ ἐν ἄλλειψι εἰδικῶν συμφωνιῶν μεταξὺ τῶν σιδηροδρόμων, εἶναι ἐφαρμοστέοι οἱ εἰς τὸ Κράτος ἀφετηρίας ἱσχύοντες Νόμοι καὶ Κανονισμοί.

#### \*Ἀρθρον 27.

##### Ἀμφισβητήσεις.

Ἡ μεταξὺ ἐπιβατῶν ἢ μεταξὺ τούτων καὶ τῶν ὑπαλλήλων ἀμφισβητήσεις λύονται προσωρινῶς, ἐν τοῖς σταθμοῖς μὲν ὑπὸ τοῦ σταθμαρχοῦ ὑπηρεσίας, καθ' ὅδον δὲ ὑπὸ τοῦ προϊσταμένου ἀμαξοστοιχίας.

### ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ

Εὐθύνη — Ἀγωγαὶ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ι.

##### Εὐθύνη.

#### \*Ἀρθρον 28.

Διανοικτικὴ εὐθύνη διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν, ἀποσκευῶν χειρὸς καὶ ζώων.

Ἡ εὐθύνη τοῦ σιδηροδρόμου διὰ θάνατον, τραυματισμὸν ἢ οἰαδήποτε ἄλλην βλάβην τῆς σωματικῆς ἀκεραιότητος

τοῦ ἐπιβάτου ὡς καὶ διὰ ζημίας προκληθείσας συνεπείᾳ καθυστέρησεως ἢ καταργήσεως ἀμαξοστοιχίας ἢ ἐλλείψεως ἀνταποκρίσεως ὑπόκειται εἰς τοὺς Νόμους καὶ Κανονισμοὺς τοῦ Κράτους, ἐπὶ τοῦ ὁποίου προέκυψεν τὸ συμβάν τοῦτο. Τὰ ἐπόμενα ἀρθρα τοῦ παρόντος Μέρους δὲν ἐφαρμόζονται εἰς τὰς ἐν λόγω περιπτώσεις.

2. Καθ' ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὰς ἀποσκευὰς χειρὸς καὶ τὰ ζῶα, τῶν ὁποίων ἡ ἐπιβλεψίς, εἴσει τοῦ ἀρθροῦ 13 παρ. 5, ἀπόκειται εἰς τὸν ἐπιβάτην, ὃ σιδηροδρόμος εὐθύνεται μόνον διὰ τὰς ἐξ ἰδίου πταισματος προξηνηθείσας ζημίας.

3. Ὡς πρὸς τὰ ἀνωτέρω μνημονευόμενα θέματα δὲν ὑφίσταται συλλογικὴ εὐθύνη.

#### \*Ἀρθρον 29.

Συλλογικὴ εὐθύνη τῶν σιδηροδρόμων διὰ τὰς ἀποσκευὰς.

1. Ὁ σιδηροδρόμος ὃ ὁποῖος ἐδέχθη πρὸς μεταφορὰν ἀποσκευῶν καὶ ἐξέδωκε διεθνὲς δελτίον ἀποσκευῶν εὐθύνεται διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς μεταφορᾶς ἐπὶ τῆς ὅλης διαδρομῆς μέχρι τῆς παραδόσεως.

2. Ἐκαστος τῶν ἐπομένων κατὰ σειρὰν σιδηροδρόμων, διὰ μόνου τοῦ γεγονότος τῆς ὑπ' αὐτοῦ παραλαβῆς τῶν ἀποσκευῶν, ὑπεισέρχεται εἰς τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς καὶ ἀναλαμβάνει τὰς ἐντεῦθεν ἀπορρεούσας ὑποχρεώσεις, τηρουμένων τῶν διατάξεων τοῦ ἀρθροῦ 43 παρ. 2 σχετικῶς μὲ τὸν σιδηροδρόμον προορισμοῦ.

#### \*Ἀρθρον 30.

##### Ἐκτασις τῆς εὐθύνης.

1. Ὁ σιδηροδρόμος εὐθύνεται διὰ καθυστέρησιν ὡς πρὸς τὴν παράδοσιν, διὰ ζημίαν ἐξ ὀλικῆς ἢ μερικῆς ἀπωλείας τῶν ἀποσκευῶν ἢ καὶ βλάβης αὐτῶν, αἱ ὁποῖαι ἐπέρχονται κατὰ τὸν ἀπὸ τῆς παραλαβῆς πρὸς μεταφορὰν μέχρι τῆς παραδόσεως χρόνον.

2. Ὁ σιδηροδρόμος ἀπαλλάσσεται τῆς εὐθύνης ταύτης ἂν ἡ καθυστέρησις παραδόσεως, ἢ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη προῆλθεν ἐκ πταισματος τοῦ ἐπιβάτου ἢ ἐξ ἐντολῆς αὐτοῦ, διὰ τὴν ὁποῖαν δὲν συντρέχει ὑπαίτιότης τοῦ σιδηροδρόμου, ἐξ ἰδίου ἐλαττώματος τῶν ἀποσκευῶν ἢ ἐκ περιστατικῶν ἀναποσεύκτων διὰ τὸν σιδηροδρόμον καὶ τὰς συνεπείας τῶν ὁποίων δὲν ἠδύνατο οὗτος νὰ ἀποτρέψῃ.

3. Ὁ σιδηροδρόμος ἀπαλλάσσεται τῆς εὐθύνης ταύτης ἐφόσον ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη προέκυψαν, εἴτε ἐξ εἰδικῶν κινδύνων συναφῶν μὲ τὴν εἰδικὴν φύσιν τῶν ἀποσκευῶν, τὴν ἔλλειψιν ἢ τὴν ἐλαττωματικότητα τῆς συσκευασίας, εἴτε ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι ἀντικείμενα ἀποκλειόμενα τῆς μεταφορᾶς ἀπεστάλησαν, παρὰ ταῦτα, ὡς ἀποσκευαί.

#### \*Ἀρθρον 31.

##### Βάρος ἀποδείξεως.

1. Ἡ ἀπόδειξις τοῦ ὅτι ἡ καθυστέρησις παραδόσεως, ἢ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη προεκληθῆσαν ἐξ οἰουδήποτε τῶν ἐν ἀρθρῷ 30, παρ. 2 προβλεπομένων περιστατικῶν βαρύνει τὸν σιδηροδρόμον.

2. Ἐφόσον ὁ σιδηροδρόμος ἀποδεικνύει ὅτι, κατὰ τὰ συντρέξαντα πραγματικὰ περιστατικά, ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη ἠδύνατο νὰ προέλθῃ ἐξ ἐνός ἢ πολλῶν τῶν ἐν ἀρθρῷ 30 παρ. 3 προβλεπομένων εἰδικῶν κινδύνων, συντρέχει τεκμήριον περὶ τοῦ ὅτι αὐτὴ προῆλθε πράγματι ἐκείθεν. Ὁ δικαιούχος ὅμως ἔχει δικαίωμα ἀνταποδείξεως περὶ τοῦ ὅτι ἡ ζημία οὐδόλως προῆλθεν ἢ τουλάχιστον δὲν προῆλθεν ἀποκλειστικῶς ἐκ τοιοῦτου κινδύνου.

#### \*Ἀρθρον 32.

Τεκμήριον ἀπωλείας τῶν ἀποσκευῶν — Περίπτωσης ἀνευρέσεως ἀπολεσθειῶν ἀποσκευῶν.

1. Ὁ δικαιούχος δύναται ἄνευ περαιτέρω ἀποδείξεων νὰ θεωρήσῃ ἐλλείπον θέμα ὡς ἀπολεσθὲν, ἐφόσον τοῦτο δὲν παρεδόθη ἐντὸς δέκα τεσσάρων ἡμερῶν μετὰ τὴν ὑποβολήν, κατὰ τὸ ἀρθρον 23 παρ. 2, τῆς περὶ παραδόσεως τούτου αἰτήσεως.

2. Ἄν τὸ θεωρούμενον ὡς ἀπολεσθὲν θέμα ἀνευρεθῇ ἐν-

τός έτους από τής αίτησεως περί παραδόσεως, ο σιδηρόδρομος οφείλει να ειδοποιηθή σχετικῶς τὸν δικαιούχον, εφόσον ἡ κατοικία τούτου εἶναι γνωστὴ ἢ εἶναι δυνατόν νὰ ἀνευρεθῇ αὐτὴ. Ἐντὸς προθεσμίας τριάκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τής λήψεως τής ειδοποιήσεως ταύτης, ὁ δικαιούχος δύναται νὰ ἀξιῶσῃ ὅπως ἡ ἀποσκευὴ παραδοθῇ εἰς αὐτὸν εἰς οἰονδήποτε σταθμὸν τής διαδρομῆς ἔναντι πληρωμῆς παρ' αὐτοῦ τῶν τελῶν μεταφορᾶς ἀπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς μέχρι τοῦ σταθμοῦ ὅπου γίνεται ἡ παράδοσις καὶ ἐπὶ ἐπιστροφῇ τής ἢν ἔλαβεν οὗτος ἀποζημιώσεως, ἀφαιρουμένων ἐνδεχομένως τῶν τελῶν, τὰ ὅποια εἶχον περιληφθῆ εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἀποζημιώσιν καὶ ἐπιφυλασσομένου παντὸς δικαιώματος πρὸς ἀποζημιώσιν διὰ τὴν ἐν ἄρθρῳ 35 καὶ ἐνδεχομένως, ἐν ἄρθρῳ 36 προβλεπομένην καθυστέρησιν παραδόσεως.

Ἄν τὸ ἀνευρεθὲν δέμα δὲν ζητηθῇ ἐντὸς τής προβλεπομένης προθεσμίας τριάκοντα ἡμερῶν, ἢ ἂν τὸ δέμα ἀνευρεθῇ μετὰ παρέλευσιν ἔτους ἀπὸ τής αίτησεως περί παραδόσεως, ὁ σιδηρόδρομος θὰ διαθέσῃ τούτο συμφώνως πρὸς τοὺς Νόμους καὶ Κανονισμοὺς τοῦ Κράτους εἰς ὃ ἀνήκει οὗτος.

#### Ἄρθρον 33.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ ἀπώλειας τῶν ἀποσκευῶν.

Εἰς ἃς περιπτώσεις ὁ σιδηρόδρομος βαρύνεται, βάσει τῶν διατάξεων τής παρούσης Συμβάσεως, μετ' ἀποζημιώσιν δι' ὀλικὴν ἢ μερικὴν ἀπώλειαν ἀποσκευῶν, ἢ σχετικὴ ἀξίωσις δύναται νὰ περιλάβῃ:

α) Ἀποδεικνυομένου τοῦ ποσοῦ τής ζημίας: Ποσὸν ἴσον πρὸς τὸ ἀποδειχθέν, ἐν πάσῃ ὅμως περιπτώσει οὐχὶ ἀνωτέρον τῶν 40 φράγκων ἀνὰ χιλιόγραμμον τοῦ ἐλλείποντος μικτοῦ βάρους.

β) Μὴ ἀποδεικνυομένου τοῦ ποσοῦ τής ζημίας: Ποσὸν κατ' ἀποκοπὴν ὑπολογιζόμενον πρὸς 20 φράγκα ἀνὰ χιλιόγραμμον τοῦ ἐλλείποντος μικτοῦ βάρους.

Ἐπιστρέφονται, ἐξ ἄλλου, τὰ κόμιστρα, τὰ τελωνιακὰ δικαιώματα ἢ ἄλλα ποσὰ καταβληθέντα διὰ τὴν μεταφορὰν τής ἀπωλεσθείσης ἀποσκευῆς ἄνευ ἄλλης ἀποζημιώσεως.

#### Ἄρθρον 34.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ βλάβης ἀποσκευῶν.

Εἰς περιπτώσιν βλάβης ὁ σιδηρόδρομος οφείλει νὰ καταβάλῃ τὸ ποσὸν καθ' ὃ ἐμειώθη ἡ ἀξία τῶν ἀποσκευῶν ἄνευ ἄλλης ἀποζημιώσεως.

Ἡ ἀποζημιώσις δὲν δύναται ἐν τούτοις, νὰ ὑπερβῇ τὰ κάτωθι ὅρια:

α) Ἄν τὸ σύνολον τῶν ἀποσκευῶν ὑπέστη μείωσιν ἀξίας λόγῳ τής βλάβης, τὸ ποσὸν τής καταβλητέας ἀποζημιώσεως δι' ὀλικὴν ἀπώλειαν.

β) Ἄν μέρος μόνον τῶν ἀποσκευῶν ὑπέστη μείωσιν ἀξίας λόγῳ τής βλάβης, τὸ ποσὸν τής καταβλητέας ἀποζημιώσεως δι' ἀπώλειαν τοῦ ὑποστάντος τὴν μείωσιν ἀξίας τμήματος.

#### Ἄρθρον 35.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ καθυστέρησεων παραδόσεως τῶν ἀποσκευῶν.

1. Ἐπὶ καθυστέρησεως εἰς τὴν παράδοσιν, ἂν ὁ δικαιούχος δὲν ἀποδείξῃ ὅτι προέκυψεν ἐντεῦθεν ζημία, ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλῃ ἀποζημιώσιν ὀριζομένην εἰς εἴκοσιν ἑκατοστὰ τοῦ φράγκου ἀνὰ χιλιόγραμμον μικτοῦ βάρους τῶν ἐν καθυστέρησει παραδοθεισῶν ἀποσκευῶν καὶ ἀνὰ ἰδιαίτερον εἰκοσιτετράωρον ἀπὸ τής πρὸς παράδοσιν αίτήσεως μετ' ἀνώτατον ὄριον δέκα τεσσάρων ἡμερῶν.

2. Ἄν ἀποδειχθῇ ὅτι προέκυψε ζημία ἐκ τής καθυστέρησεως, καταβάλλεται διὰ τὴν ζημίαν ταύτην ἀποζημιώσις οὐχὶ ἀνωτέρα τοῦ τετραπλασίου τής ἐν παρ. 1 ὀριζομένης κατ' ἀποκοπὴν ἀποζημιώσεως.

3. Αἱ ἐν ταῖς παραγράφους 1 καὶ 2 προβλεπόμεναι ἀποζημιώσεις δὲν δύναται νὰ καταβληθῶν ὁμοῦ μετὰ τῶν ἀποζημιώσεων δι' ὀλικὴν ἀπώλειαν τῶν ἀποσκευῶν.

Ἐπὶ μερικῆς ἀπώλειας, αἱ ἀποζημιώσεις αὐταὶ καταβάλλονται, συντρεχούσης περιπτώσεως, διὰ τὸ μὴ ἀπωλεσθὲν τιμὴ τῶν ἀποσκευῶν.

Ἐπὶ περιπτώσεως βλάβης καταβάλλονται αὐταὶ, συντρεχούσης περιπτώσεως, ὁμοῦ μετὰ τής ἐν ἄρθρῳ 34 προβλεπομένης ἀποζημιώσεως.

Εἰς πᾶσαν περίπτωσιν, ἀφροιστικὴ καταβολὴ τῶν ἐν ταῖς παραγράφους 1 καὶ 2 προβλεπομένων ἀποζημιώσεων μετὰ τῶν ἐν τοῖς ἄρθροις 33 καὶ 34 προβλεπομένων τοιούτων, δὲν δύναται νὰ καταλήξῃ εἰς πληρωμὴν συνολικῆς ἀποζημιώσεως ἀνωτέρας ἀπὸ τὴν καταβλητέαν δι' ὀλικὴν ἀπώλειαν τῶν ἀποσκευῶν.

4. Ἐπὶ περιπτώσεων καθυστέρησεως παραδόσεως αὐτοκινήτων, ρυμουλκούμενων ὀχημάτων, ματοσυκλεττῶν μετὰ παραπλεύρου ὀχήματος, μεταφερομένων ὡς ἀποσκευῶν, ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται εἰς τὴν καταβολὴν ἀποζημιώσεως μόνον ἐφόσον ἀποδειχθῇ ὅτι προέκυψεν ἐντεῦθεν ζημία. Τὰ καταβληθέντα κόμιστρα ἀποτελοῦν τὸ ἀνώτατον ὄριον τής καταβλητέας ἀποζημιώσεως.

#### Ἄρθρον 36.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ περιπτώσεως καθ' ἣν ἐδηλώθη ἰδιαίτερα ἀποζημιώσις.

Ἐφόσον ἐγένετο δήλωσις ἰδιαίτερας ἀποζημιώσεως, δύναται νὰ ζητηθῇ, πέραν τῶν ἐν τοῖς ἄρθροις 33, 34 καὶ 35 προβλεπομένων ἀποζημιώσεων, καὶ ἡ ἐπανόρθωσις τής ἀποδεικνυομένης προσδέτου ζημίας μέχρι τοῦ δηλωθέντος ποσοῦ ἰδιαίτερας ἀποζημιώσεως.

#### Ἄρθρον 37.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ περιπτώσεως δόλου ἢ βαρείας ἀμελείας τοῦ σιδηροδρόμου.

Ἄν ἡ καθυστέρησις παραδόσεως, ἡ ὀλικὴ ἢ μερικὴ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη τῶν ἀποσκευῶν ὀφείλονται εἰς δόλον ἢ εἰς βαρείαν ἀμέλειαν τοῦ σιδηροδρόμου, ὁ δικαιούχος πρέπει νὰ ἀποζημιωθῇ πλήρως διὰ τὴν ἀποδεικνυομένην ζημίαν. Εἰς τὴν περίπτωσιν ὅμως τής βαρείας ἀμελείας ἢ εὐδύνῃ περιορίζεται εἰς τὸ διπλάσιον τῶν ἐν τοῖς ἄρθροις 33, 34, 35 καὶ 36 προβλεπομένων ἀνωτάτων ἀποζημιώσεων.

#### Ἄρθρον 38.

Τόκοι τής ἀποζημιώσεως — Ἐπιστροφή τῶν ἀποζημιώσεων.

1. Ὁ δικαιούχος δύναται νὰ ἀξιῶσῃ τόκον ἐπὶ τοῦ ποσοῦ τής ἀποζημιώσεως. Οἱ τόκοι οὗτοι, ὑπολογιζόμενοι πρὸς πάντε τοῖς ἑκατὸν ἐτησίως, οφείλονται μόνον ἂν τὸ ποσὸν τής ἀποζημιώσεως εἶναι ἀνωτέρον τῶν δέκα φράγκων ἀνὰ δελτίον ἀποσκευῶν, τρέχουν δὲ ἀπὸ τής ἡμερομηνίας τής ἐν ἄρθρῳ 41 προβλεπομένης διοικητικῆς αίτήσεως ἢ, ἂν δὲν ὑπεβλήθῃ τοιαύτη αίτησις, ἀπὸ τής ἐγέρσεως τής ἀγωγῆς.

2. Ἀποζημιώσεις, εἰσπραχθεῖσα ἄνευ νομίμου αίτίας, εἶναι ἐπιστρεπτέα.

#### Ἄρθρον 39.

Εὐδύνῃ τοῦ σιδηροδρόμου διὰ τοὺς ὑπαλλήλους του.

Ὁ σιδηρόδρομος εὐδύνεται διὰ τοὺς ὑπαλλήλους τής ὑπηρεσίας του καὶ διὰ ἄλλα πρόσωπα, τὰ ὅποια χρησιμοποιεῖ οὗτος πρὸς ἐκτέλεσιν ἀναληφθείσης ὑπ' αὐτοῦ μεταφορᾶς.

Εἰς ἃς ὅμως περιπτώσεις, αίτήσῃ τοῦ ἐνδιαφερομένου, αἱ ὑπάλληλοι τοῦ σιδηροδρόμου προσφέρουν ὑπηρεσίας, αἱ ὁποῖαι δὲν ἀπόκεινται εἰς τὸν σιδηρόδρομον, θεωροῦνται οὗτοι ὡς ἐνεργούντες διὰ λογαριασμὸν τῶν ἐπιβατῶν, πρὸς τοὺς ὁποίους παρέχουν τὰς ὑπηρεσίας ταύτας.

#### Ἄρθρον 40.

Ἀγωγαὶ ἐξωσυμβατικαί.

Εἰς τὰς ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 30 παρ. 1 προβλεπομένας περιπτώσεις εὐδύνῃς τοῦ σιδηροδρόμου, ἢ κατ' αὐτοῦ ἀγωγή, ἔστω καὶ θεμελιουμένη ἐπὶ ἐτέρας νομικῆς βάσεως, ὑπόκειται εἰς τοὺς διὰ τής παρούσης συμβάσεως καθωρισμένους ὅρους καὶ περιορισμούς.

Τὸ αὐτὸ ἰσχύει καὶ διὰ πᾶσαν ἀγωγήν ἐγειρομένην κατὰ προσώπων δι' ἃ, δυνάμει τοῦ ἄρθρου 39, εὐδύνεται ὁ σιδηρόδρομος.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Β

Διοικητικά αιτήσεις — Άγωγαί — Διαδικασία  
καί παραγραφή.

Άρθρον 41.

Διοικητικά αιτήσεις.

1. Αί συναφεΐς με την σύμβασιν μεταφοράς διοικητικά αιτήσεις θά άπευθύνωνται προς τον εν άρθρω 43 οριζόμενον σιδηρόδρομον.

2. Το δικαίωμα ύποβολής αιτήσεως άνήκει εις πρόσωπα δικαιούμενα, βάσει του άρθρου 42, να έναγάγουν τον σιδηρόδρομον.

3. Εισιτήρια, δελτία άποσκευών και άλλα έγγραφα, τα όποια ο δικαιούχος κρίνει σκόπιμον να επισυνάψη εις την αίτησίν του, πρέπει να υποβάλλωνται, είτε εν πρωτοτύπω, είτε εν αντίγραφω, δεόντως κεκυρωμένω, εφόσον ήθελε τούτο ζητηθή υπό του σιδηροδρόμου.

Κατά τον διακανονισμόν τής αιτήσεως, δύναται ο σιδηρόδρομος να αξιώση την επιστροφήν των εισιτηρίων ή των δελτίων άποσκευών.

Άρθρον 42.

Πρόσωπα δικαιούμενα να έγείρουν άγωγήν  
κατά του σιδηροδρόμου.

Η κατά του σιδηροδρόμου άγωγή εκ τής συμβάσεως μεταφοράς άνήκει εις μόνον το πρόσωπον, το όποιον προσάγει το εισιτήριο ή το δελτίον άποσκευών, αναλόγως τής περιπτώσεως, ή το όποιον, εν έλλείψει των δικαιολογητικών τούτων, νομιμοποιείται καθ' οιονδήποτε άλλον τρόπον.

Άρθρον 43.

Σιδηρόδρομοι κατά των όποιων δύναται να έγερθῆ ή άγωγή.

1. Η άγωγή προς επιστροφήν ποσού καταβληθέντος βάσει τής συμβάσεως μεταφοράς, δύναται να έγερθῆ, είτε κατά του εισπράξαντος το ποσόν τούτο σιδηροδρόμου, είτε κατά του σιδηροδρόμου, ύπερ του όποιου εισεπράχθη το ποσόν τούτο.

2. Αί λοιπαί άγωγαί εκ τής συμβάσεως μεταφοράς δύναται να έγερθούν μόνον κατά του σιδηροδρόμου άφετηρίας ή κατά του σιδηροδρόμου προορισμού ή κατά του σιδηροδρόμου επί του όποιου προέκυψε το γενεσιουργόν τής άγωγής γεγονός.

Ο σιδηρόδρομος προορισμού δύναται ούχ ήττον να έναγθῆ και αν έτι δέν παρέλαθεν ούτε τās άποσκευάς, ούτε το φύλλον παρείας.

3. Αν ο έναγων έχη δικαίωμα επιλογής μεταξύ πολλών σιδηροδρόμων, το δικαίωμα του τούτο άποστέννυται άφ' ής στιγμής ούτος ήσκησε την άγωγήν του έναντίον ενός σιδηροδρόμου τούτων.

4. Η έναγωγήμος αξίωσις δύναται να στραφῆ και κατ' άλλου σιδηροδρόμου, πλην των εν ταΐς παραγράφοις 1 και 1 οριζόμενων, εφ' όσον αυτή προτείνεται ανταγωνιστικώς ή κατ' ένστασιν εις δίκην επί κυρίας άγωγής στηριζομένης εις την ίδίαν σύμβασιν μεταφοράς.

Άρθρον 44.

Άρμοδιότης.

Άγωγαί, έχουσαι έρεισμα εις την παρούσαν σύμβασιν, δύναται να έγερθώσι μόνον ενώπιον του άρμοδίου δικαστού του Κράτους εις ό άνήκει ο έναγόμενος σιδηρόδρομος, εκτός εάν άλλως όρίζεται εις ειδικάς μεταξύ των Κρατών συμφωνίας ή τās πράξεις εκχωρήσεως εκμεταλλεύσεως.

Αν μία επιχείρησις εκμεταλλεύεται αυτόνομα δίκτυα εις διάφορα Κράτη, έκαστον των δικτύων τούτων θεωρείται ως ίδιος σιδηρόδρομος κατά την έννοιαν τής εφαρμογής του παρόντος άρθρου.

Άρθρον 45.

Διαπίστωσις μερικῆς άπωλείας ή βλάβης άποσκευών.

1. Εις περίπτωσιν μερικῆς άπωλείας ή βλάβης, των όποιων ή ύπαρξις άποκαλύπτεται ή τεκμαίρεται από τής πλευράς του σιδηροδρόμου ή προτείνεται από τής πλευράς του δι-

καιούχου, ο σιδηρόδρομος ύποχρεούται να συντάξῃ άμέσως, ει δυνατόν δε επί παρουσία του εν λόγω δικαιούχου, πρωτόκολλον περιλαμβάνον, αναλόγως με το είδος τής ζημίας, τās γενομένης διαπιστώσεις σχετικώς με την κατάστασιν των άποσκευών, το βάρος αυτών και, ει δυνατόν, την έκτασιν τής ζημίας, την προκαλέσασαν ταύτην ζημίαν και τον χρόνον καθ' όν αυτή προέκυψε.

Άντίγραφον του πρωτοκόλλου τούτου δίδεται εις τον δικαιούχον, επί τῆ αίτήσεϊ του, δωρεάν.

2. Αν ο δικαιούχος δέν αναγνωρίξῃ τās διαπιστώσεις του πρωτοκόλλου, δύναται να ζητήσῃ δικαστικὴν θεβαίωσιν τής καταστάσεως και του βάρους των άποσκευών ως και των αιτίων και του ποσού τής ζημίας. Η διαδικασία ύπάγεται εις τους Νόμους και Κανονισμούς του Κράτους όπου γίνεται ή δικαστικὴ θεβαίωσις.

3. Επί άπωλείας δεμάτων, ο δικαιούχος ύποχρεούται, προς διευκόλυνσιν των έρευνών του σιδηροδρόμου, να παράσῃ εις τούτον ακριβεστέραν κατά το δυνατόν περιγραφήν των άπωλεσθέντων δεμάτων.

Άρθρον 46.

Απόσέσεις τής κατά του σιδηροδρόμου άγωγής  
εκ τής συμβάσεως μεταφοράς.

1. Η από μέρος του δικαιούχου παραλαβή των άποσκευών επάγεται απόσέσιν πάσης εκ τής συμβάσεως μεταφοράς άγωγής κατά του σιδηροδρόμου δια καθυστέρησιν παραδόσεως, μερικὴν άπώλειαν ή βλάβην.

2. Δεν άποστέννυται εν τούτοις ή άγωγή επί των κάτωθι περιπτώσεων:

α) Αν ο δικαιούχος άποδεικνύῃ ότι ή ζημία όφείλεται εις δόλον ή εις θαρείαν άμέλειαν του σιδηροδρόμου.

β) Αν ύπεβλήθη διοικητικὴ αίτησις δια καθυστέρησιν παραδόσεως προς ένα εκ των εν άρθρω 43 παρ. 2 οριζόμενων εντός προθεσμίας ούχι ανώτερας των είκοσι και μιᾶς ημερών, μη συμπεριλαμβανομένης τής ημέρας καθ' ήν παρελήφθησαν αι άποσκευαί υπό του δικαιούχου.

γ) Αν ύπεβλήθη διοικητικὴ αίτησις δια μερικὴν άπώλειαν ή βλάβην, υπό τās έξῆς προϋποθέσεις:

1ον ότι ή άπώλεια ή ή βλάβη διεπιστώθησαν πρό τής υπό του δικαιούχου παραλαβῆς των άποσκευών κατά το άρθρον 45.

2ον ότι ή διαπίστωσις, ή όποία έδει να γίνῃ κατά το άρθρον 45, παρελείφθη εκ πταίσματος του σιδηροδρόμου και μόνον.

δ) Αν ύπεβλήθη διοικητικὴ αίτησις δια μη έμφανεΐς βλάβας, των όποιων ή ύπαρξις διεπιστώθη μετά την παραλαβην των άποσκευών υπό του δικαιούχου, συντρεχουσών και των έξῆς δύο προϋποθέσεων:

1ον ότι άμέσως μετά την άποκάλυψιν τής ζημίας, το θραδύτερον δε εντός τριών ημερών από τής παραλαβῆς των άποσκευών, ύπεβλήθη υπό του δικαιούχου αίτησις διαπιστώσεως κατά το άρθρον 45.

Αν ή προθεσμία αυτή συμπίπτῃ να λήγῃ Κυριακὴν ή άλλην νόμω έξαιρετέαν ήμέραν, ή λήξις ταύτης παρατείνεται μέχρι τής επομένης έγγραφίμου ήμέρας.

2ον ότι ο δικαιούχος άποδεικνύει ότι ή ζημία προέκυψε μεταξύ τής παραλαβῆς προς μεταφοράν και τής παραδόσεως.

Άρθρον 47.

Παραγραφή άγωγής εκ τής συμβάσεως μεταφοράς.

1. Άγωγή εκ τής συμβάσεως μεταφοράς παραγράφεται μετά παρέλευσιν έτους.

Η παραγραφή είναι, εν τούτοις, τριετής δια τās κάτωθι άγωγάς:

α) Δια άγωγήν στηριζομένην εις ζημίαν προκύψασαν εκ δόλου.

β) Δια άγωγήν στηριζομένην επί περιπτώσεως άπάτης.

2 Η παραγραφή άρχεται:

α) Δια τās άγωγάς περι άποζημιώσεως λόγω καθυστέρησεως παραδόσεως, μερικῆς άπωλείας ή βλάβης: από τής ήμέρας τής παραδόσεως.

β) Διὰ τὰς ἀγωγὰς ἀποζημιώσεως λόγῳ ὀλικῆς ἀπωλείας: ἀπὸ τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ἔδει νὰ γίνῃ παράδοσις.

γ) Διὰ τὰς ἀγωγὰς περὶ πληρωμῆς ἢ ἐπιστροφῆς κομιστρῶν, προσθέτων τελῶν ἢ προστίμων ἢ διὰ τὰς ἀγωγὰς περὶ διορθώσεως ἐπὶ ἐσφαλμένης τιμολογήσεως ἢ ὑπολογιστικοῦ λάθους: ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς πληρωμῆς ἢ, ἂν δὲν ἐγένετο πληρωμὴ, ἀπὸ τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ἔδει νὰ γίνῃ ἡ πληρωμὴ.

δ) Διὰ τὰς ἀγωγὰς περὶ πληρωμῆς συμπληρώματος τελῶν: τὸ ὁποῖον ἀξιοῖ ἡ Τελωνειακὴ Ἀρχή: ἀπὸ τῆς ἡμέρας καθ' ἣν τοῦτο ἐζητήθη ὑπὸ τῆς Τελωνειακῆς Ἀρχῆς.

ε) Διὰ τὰς λοιπὰς ἀγωγὰς συναφῶς μὲ μεταφορὰν ἐπιβατῶν: ἀπὸ τῆς ἡμέρας λήξεως τῆς προθεσμίας ἰσχύος τοῦ εἰσιτηρίου.

Ἡ ὀριζομένη ὡς ἐναρξίς τῆς παραγραφῆς ἡμέρα οὐδέποτε συνυπολογίζεται εἰς τὴν προθεσίαν παραγραφῆς.

3. Ἐφόσον ὑπεβλήθη διοικητικὴ αἴτησις πρὸς τὸν σιδηρόδρομον κατὰ τὸ ἄρθρον 41, ἡ παραγραφή ἀναστέλλεται μέχρι τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ὁ σιδηρόδρομος ἀπέρριψεν ἐγγράφως τὴν αἴτησιν καὶ ἐπέστρεψε τὰ προσηρητημένα εἰς αὐτὴν ἐγγράφα. Ἄν ἡ αἴτησις ἐγένετο μερικῶς δεκτὴ, ἡ παραγραφή ἀρχίζει καὶ πάλιν νὰ τρέχῃ διὰ τὸ ὑπὸ ἀμφισβήτησιν ἀπομένον τμήμα τῆς αἰτήσεως. Ἡ ἀπόδειξις τοῦ γεγονότος τῆς λήψεως τῆς αἰτήσεως ἢ τῆς ἀπαντήσεως καὶ τῆς ἐπιστροφῆς τῶν προσηρητημένων ἐγγράφων βαρύνουν τὸν ἐπικαλούμενον τὰ γεγονότα αὐτά.

Μεταγενέστεραι αἰτήσεις ἐπὶ τοῦ ἰδίου ἀντικειμένου δὲν ἀναστέλλουν τὴν παραγραφήν.

4. Ἡ παραγραφείσα ἀξίωσις δὲν δύναται πλέον νὰ προταθῇ οὔτε ἀνταγωνιστικῶς, οὔτε κατ' ἔνστασιν.

5. Τηρουμένων τῶν ἀνωτέρω διατάξεων, ἡ ἀναστολὴ καὶ ἡ διακοπὴ τῆς παραγραφῆς ρυθμίζονται ὑπὸ τῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν τοῦ Κράτους ὅπου ἐγείρεται ἡ ἀγωγή.

### ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙΙ.

#### Διακανονισμὸς τῶν λογαριασμῶν

Ἄναγωγαὶ τῶν σιδηροδρόμων κατ' ἀλλήλων.

Ἄρθρον 48.

Διακανονισμὸς τῶν μεταξὺ σιδηροδρόμων λογαριασμῶν.

Ἐκαστος σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλῃ εἰς τοὺς ἄλλους ἐνδιαφερομένους σιδηροδρόμους τὸ ἀνήκον αὐτοῖς μέρος ἐπὶ τῶν κομιστρῶν τὰ ὁποῖα οὗτος εἰσέπραξεν ἢ ὤφειλε νὰ εἰσπράξῃ.

Ἄρθρον 49.

Ἄναγωγὴ ἐπὶ ἀποζημιώσεως δι' ἀπώλειαν ἢ βλάβην.

1. Ὁ καταβαλὼν ἀποζημιώσιν δι' ὀλικὴν ἢ μερικὴν ἀπώλειαν ἢ βλάβην ἀποσκευῶν σιδηροδρόμου, θάσει τῶν διατάξεων τῆς παρουσίας συμβάσεως, δικαιούται νὰ ἀσκήσῃ ἀνάγωγὴν κατὰ τῶν συμμετασχόντων εἰς τὴν μεταφορὰν σιδηροδρόμων συμφώνως πρὸς τὰς κάτωθι διατάξεις:

α) Ὁ προκαλέσας τὴν ζημίαν σιδηρόδρομος εἶναι μόνος ὑπεύθυνος δι' αὐτήν.

β) Ἄν ἡ ζημία προεκλήθη ὑπὸ πολλῶν σιδηροδρόμων, ἕκαστος τούτων εὐθύνεται διὰ τὴν ὑπ' αὐτοῦ προκληθεῖσαν ζημίαν. Ἄν ἡ διάκρισις ἀποδαίνῃ ἀδύνατος ἐν τῇ συγκεκριμένῃ περιπτώσει, ἡ πρὸς ἀποζημιώσιν ὑποχρέωσις καταμερίζεται μεταξὺ τούτων κατὰ τὰς ὑπὸ στοιχ. γ') κατωτέρω διαγραφόμενας ἀρχάς.

γ) Ἄν ἀποβαίῃ ἀδύνατον νὰ ἀποδειχθῇ ὅτι ἡ ζημία προεκλήθη ὑπὸ ἐνὸς ἢ πολλῶν σιδηροδρόμων, τὸ ποσὸν τῆς ὀφειλομένης ἀποζημιώσεως κατανέμεται μεταξὺ ὧν τῶν εἰς τὴν μεταφορὰν συμμετασχόντων σιδηροδρόμων, πλὴν ἐκείνων οἱ ὅποιοι ἤθελον ἀποδείξει ὅτι ἡ ζημία δὲν προεκλήθη ἐπὶ τῶν γραμμῶν των.

Ἡ κατανομὴ γίνεται ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὸν ἀριθμὸν χιλιομέτρων τῶν ἀποστάσεων, ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐγένετο ἡ τιμολόγησις.

2. Εἰς περίπτωσιν ἀφερεγγυότητος ἐνὸς τῶν σιδηροδρόμων, τὸ βαρῦνον αὐτὸν καὶ μὴ καταβληθὲν ὑπ' αὐτοῦ μερίδιον κα-

τανέμεται μεταξὺ ὧν τῶν ἄλλων συμμετασχόντων εἰς τὴν μεταφορὰν σιδηροδρόμων ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὸν ἀριθμὸν χιλιομέτρων τῶν ἀποστάσεων, ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐγένετο ἡ τιμολόγησις.

Ἄρθρον 50.

Ἄναγωγὴ ἐπὶ ἀποζημιώσεως διὰ καθυστέρησιν παραδόσεως.

Οἱ ἐν τῷ ἄρθρῳ 49 διαγραφόμενοι κανόνες ἐφαρμόζονται καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ἀποζημιώσεως καταβληθείσης διὰ καθυστέρησιν παραδόσεως.

Ἄν ἡ καθυστέρησις προῆλθεν ἐξ ἀνωμαλιῶν αἰ ὁποῖα διαπιστώθησαν ἐπὶ πολλῶν σιδηροδρόμων, ἡ ἀποζημίωσις κατανέμεται μεταξὺ τῶν σιδηροδρόμων τούτων ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὴν διάρκειαν τῆς καθυστέρησεως ἐπὶ τῶν οικείων δικτύων.

Ἄρθρον 51.

#### Διαδικασία ἀναγωγῆς.

1. Ὁ σιδηρόδρομος καθ' ὃν ἡσκήθη ἀνάγωγὴ ἐκ τῶν ἐν τοῖς ἄρθροις 49 καὶ 50 προβλεπομένων, ἐν οὐδεμίᾳ περιπτώσει δικαιούται νὰ ἀμφισβήτησῃ τὸ νόμιμον τῆς διενεργηθείσης πληρωμῆς ἀπὸ μέρος τοῦ ἀσχοῦντος τὴν ἀνάγωγὴν σιδηροδρόμου ἐφόσον ἡ ἀποζημιώσις αὐτῇ ὠρίσθη ὑπὸ τῆς Δικαστικῆς Ἀρχῆς, μετὰ τὴν νομίμως γενομένην πρὸς αὐτὸν ἀνακοίνωσιν μετὰ προσεπικλήσεως διὰ τῆς ὁποίας καθίστατο αὐτῷ δυνατόν νὰ παρέμβῃ ἐν τῇ δίκῃ. Ὁ ἐπιληθθεὶς τῆς κυρίας ἀγωγῆς δικαστὴς ὀρίζει, ἀναλόγως μὲ τὰς πραγματικὰς περιστάσεις, τὰς προθεσμίας διὰ τὴν κοινοποίησιν καὶ τὴν παρέμβασιν.

2. Ὁ προτιθέμενος νὰ ἀσκήσῃ τὴν ἀνάγωγὴν τοῦ σιδηροδρόμου ὀφείλει νὰ ὑποβάλῃ κοινὴν αἴτησιν ἐν μιᾷ καὶ τῇ αὐτῇ δίκῃ καθ' ὧν τῶν ἐνδιαφερομένων σιδηροδρόμων, μετὰ τῶν ὁποίων δὲν προῆλθεν εἰς συμβιβασμόν, ἐπὶ ποινῇ ἀπωλείας τῆς ἀναγωγῆς του κατ' ἐκείνων τοὺς ὁποίους δὲν θὰ ἔχῃ ἐνδεχομένως κλητεύσει.

3. Τὸ δικαστήριον ὀφείλει νὰ ἀποφασίσῃ διὰ μιᾶς καὶ τῆς αὐτῆς αποφάσεως ἐφ' ὧν τῶν εἰσαγωγιστῶν παρ' αὐτῷ ἀναγωγῶν.

4. Οἱ σιδηρόδρομοι, κατὰ τῶν ὁποίων ἡσκήθη ἀνάγωγὴ, δὲν δύναται νὰ ἀσκήσουν μεταγενεστέρως ἄλλην ἀνάγωγὴν.

5. Δὲν ἐπιτρέπεται νὰ εἰσαχθῶν ἀναγωγαὶ περὶ διασφαλίσεως τοῦ ἀντικειμένου αὐτῶν εἰς δίκην ἐπὶ κυρίας ἀγωγῆς περὶ ἀποζημιώσεως.

Ἄρθρον 52.

#### Ἀρμοδιότης διὰ τὰς ἀναγωγὰς.

1. Τὸ δικαστήριον τῆς ἑδρας τοῦ σιδηροδρόμου, κατὰ τοῦ ὁποίου ἀσκεῖται ἀνάγωγὴ, εἶναι ἀποκλειστικῶς ἀρμόδιον δι' ὅλας τὰς ἀναγωγὰς.

2. Ὅταν ἡ ἀνάγωγὴ πρέπει νὰ ἀσκηθῇ κατὰ πολλῶν σιδηροδρόμων, ὁ ἐνάγων ἔχει δικαίωμα ἐκλογῆς, μεταξὺ τῶν κατὰ τὴν παρ. 1 ἀρμόδιων δικαστηρίων, ἐκείνου εἰς ὃ θὰ εἰσαγάγῃ τὴν ἀνάγωγὴν του.

Ἄρθρον 53.

#### Συμφωνία σχετικῶς μὲ τὰς ἀναγωγὰς.

Οἱ σιδηρόδρομοι δύναται διὰ συμφωνιῶν νὰ καθιερώσουν παρεκκλίσεις ἀπὸ τῶν ἐν τῷ Κεφαλαίῳ ΙΙΙ καθοριζομένων κανόνων διὰ τὰς ἀμοιβαίας ἀναγωγὰς.

### ΜΕΡΟΣ ΙV.

#### Διάφοροι Διατάξεις.

Ἄρθρον 54.

#### Ἐφαρμογὴ τοῦ ἐσωτερικοῦ δικαίου.

Ἐν ἐλλείψει σχετικῶν διατάξεων ἐν τῇ παρουσίᾳ συμβάσεως, ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις τῶν ἐσωτερικῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν ἐν ἐκάστῳ Κράτει σχετικῶς μὲ τὴν μεταφορὰν.

Ἄρθρον 55.

#### Γενικοὶ κανόνες διαδικασίας.

Δι' ὅλας τὰς διαφορὰς, εἰς τὰς ὁποίας παρέχουν ἀφορμὴ

αί εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν ὑπαγόμεναι μεταφοραί, ἢ ἀκολουθητέα διαδικασία εἶναι ἢ τοῦ ἀρμοδίου δικαστηρίου, τηρουμένων ὡπωσδήποτε τῶν ἐν τῇ Συμβάσει περιλαμβανομένων ἀντιθέτων διατάξεων.

#### \*Ἀρθρον 56.

Ἐκτελέσεις τῶν ἀποφάσεων — Κατασχέσεις καὶ ἐγγυήσεις.

1. Ὅταν αἱ ἐκδοθεῖσαι ὑπὸ τοῦ ἀρμοδίου, κατὰ τὰς διατάξεις τῆς παρούσης συμβάσεως, δικαστηρίου, ἀποφάσεις, κατ' ἀντιμωλίαν ἢ κατ' ἐρήμην τῶν διαδίκων, καταστῶσιν ἐκτελεσταὶ κατὰ τοὺς ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου τούτου ἐφαρμοσθέντας Νόμους, καθίστανται αὐταὶ ἐκτελεσταί, ἐφ' ἐκάστου τῶν λοιπῶν συμβεβλημένων Κρατῶν εὐθὺς μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν καθωρισμένων ἐν τῷ Κράτει τούτῳ διατυπώσεων. Κατ' οὐσίαν ἀναθεώρησις τῆς ὑποθέσεως δὲν ἐπιτρέπεται.

Ἡ διάταξις αὕτη δὲν ἐφαρμόζεται ἐπὶ προσωρινῶς ἐκτελεστῶν ἀποφάσεων, οὐτε ἐπὶ ἀποφάσεων καταλογιζουσῶν ἀποζημιώσιν, πέραν τῆς δικαστικῆς δαπάνης εἰς ἄρα τοῦ ἐνάγοντος κατ' ἀκολουθίαν τῆς ἀπορίψεως τῆς ἀγωγῆς του.

2. Αἱ ἐκ διεθνούς μεταφορᾶς γεννώμεναι ἀπαιτήσεις ὑπὲρ ὀρισμένου σιδηροδρόμου ἔναντι ἄλλου σιδηροδρόμου, μὴ ἀνήκοντος εἰς τὸ αὐτὸ Κράτος εἰς ὃ καὶ ὁ πρῶτος, δύναται νὰ ὑπαχθῶσιν εἰς κατάσχασιν ἐπὶ τῇ βάσει καὶ μόνον ἀποφάσεως ἐκδιδομένης ὑπὸ τῆς δικαστικῆς ἀρχῆς τοῦ Κράτους εἰς ὃ ἀνήκει ὁ δικαιοῦχος τῶν ἀπαιτήσεων τούτων σιδηροδρόμου.

3. Τὸ τροχαῖον σιδηροδρομικὸν ὕλικόν ὡς καὶ τὰ πάσης φύσεως ἀντικείμενα, τὰ χρησιμεύοντα εἰς τὴν μεταφορὰν καὶ ἀνήκοντα εἰς τὸν σιδηροδρόμον ὡς ἐμπορευματοκιβώτια, ἐξαρτήματα φορτώσεως, ἀδιάδροχα καλύμματα κλπ., ὑπόκεινται εἰς κατάσχασιν ἐπὶ τοῦ ἐδάφους Κράτους ἄλλου ἀπὸ τοῦ Κράτους εἰς ὃ ἀνήκει ὁ ἰδιοκτήτης τούτων σιδηροδρόμος, βάσει καὶ μόνον ἀποφάσεως ἐκδιδομένης ὑπὸ τῆς δικαστικῆς ἀρχῆς τοῦ τελευταίου τούτου Κράτους.

Ἰδιωτικὰ φορτηγὰ ὡς καὶ τὰ πάσης φύσεως ἀντικείμενα διὰ τὴν μεταφορὰν χρησιμοποιούμενα καὶ περιλαμβανόμενα ἐντὸς τῶν ὀχημάτων τούτων ἀνήκοντα δὲ εἰς τὸν ἰδιοκτήτην τῶν φορτηγῶν ὀχημάτων, δὲν δύναται νὰ καταστῶσιν ἀντικείμενον καταστάσεως ἐκτὸς τῆς ἐδαφικῆς περιοχῆς τοῦ Κράτους ὅπου ἡ κατοικία τοῦ ἰδιοκτήτου, πλην τῆς περιπτώσεως κατ' ἣν ὑφίσταται πρὸς τοῦτο ἀπόφασις τῆς δικαστικῆς ἀρχῆς τοῦ ἐν λόγῳ Κράτους.

4. Ἐπὶ ἀγωγῶν ἐκ συμβάσεων διεθνούς μεταφορᾶς δὲν δύναται νὰ ζητηθῇ ἡ παραχρῆ ἐγγυήσεως πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς πληρωμῆς τῶν δικαστικῶν δαπανῶν.

#### \*Ἀρθρον 57.

Νομισματικὴ μὴδὲ — Τιμὴ μετατροπῆς καὶ ἀποδοχῆς ξένων νομισμάτων.

1. Τὰ εἰς φράγκα ἐνδεικνύμενα ποσὰ ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει ἢ ἐν τοῖς Παραρτήμασιν αὐτοῖς θεωροῦνται ἀναφερόμενα εἰς χρυσοῦν φράγκον βάρους 10)31 τοῦ γραμμαρίου καὶ τίτλου καθαρότητος 0,900.

2. Ὁ σιδηροδρόμος ὑποχρεοῦται εἰς δημοσίευσιν τῶν τιμῶν βάσει τῶν ὁποίων ἐκτελεῖ τὴν μετατροπὴν ποσῶν ἐκφραζομένων εἰς ξένας νομισματικὰς μονάδας καταβαλλομένων δὲ εἰς ἐγχώριον νόμισμα (τιμαὶ μετατροπῆς).

3. Ἐπίσης ὁ σιδηροδρόμος, ὁ ὁποῖος δέχεται εἰς πληρωμὴν ξένα νομίσματα, ὑποχρεοῦται νὰ δημοσιεύῃ τὰς τιμὰς εἰς ἃς δέχεται τὰ νομίσματα ταῦτα (τιμαὶ ἀποδοχῆς).

#### \*Ἀρθρον 58.

Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν Διεθνῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν.

1. Πρὸς διευκλύνσιν καὶ ἐξασφάλισιν τῆς ἐκτελέσεως τῆς παρούσης Συμβάσεως ἰδρύεται Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν Διεθνῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν ἔχον ἀποστολὴν:

α) Νὰ δέχεται τὰς ἀνακοινώσεις ἐκάστου τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν καὶ ἐκάστου τῶν ἐνδιαφερομένων σιδηροδρόμων καὶ νὰ γνωστοποιῇ ταύτας εἰς τὰ ἄλλα Κράτη καὶ σιδηροδρόμους.

β) Νὰ συλλέγῃ, συντονίζῃ καὶ δημοσιεύῃ τὰς πάσης φύσεως πληροφορίας, αἱ ὁποῖαι ἐνδιαφέρουν τὴν ὑπηρεσίαν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν.

γ) Νὰ διευκολύνῃ τὰς ἀναγκαίας διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν οἰκονομικὰς σχέσεις μεταξὺ τῶν διαφόρων σιδηροδρόμων καὶ τὴν εἰσπράξιν ἐκπρεμῶν ἀπαιτήσεων καὶ νὰ ἐξασφαλίζῃ ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ταύτης τὴν σταθερότητα τῶν ἀμοιβαίων σχέσεων μεταξὺ τῶν σιδηροδρόμων.

δ) Νὰ ἐπιδιώκῃ συμβιβασμόν, ἐπὶ τῇ αἰτήσῃ συμβεβλημένου Κράτους ἢ μεταφορικῆς ἐπιχειρήσεως, τῆς ὁποίας αἱ γραμμαὶ εἶναι ἐγγεγραμμέναι εἰς τὸν ἐν ἄρθρῳ 59 προβλεπόμενον πίνακα, εἴτε διὰ προσφορᾶς τῶν ὑπηρεσιῶν ἢ τῆς μεσολάβησός του, εἴτε κατ' οἰουδήποτε ἄλλον τρόπον, πρὸς διακανονισμόν διαφορῶν μεταξὺ τῶν ρηθέντων Κρατῶν ἢ ἐπιχειρήσεων συναφῶς μετὰ τὴν ἐρμηνείαν ἢ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως.

ε) Νὰ ἐκδίδῃ, κατ' αἰτήσιν τῶν ἀντιδικούντων μερῶν—Κρατῶν, μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων ἢ πελατῶν—γνωματεύσεις ἐπὶ διαφορῶν συναφῶς μετὰ τὴν ἐρμηνείαν ἢ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως.

στ) Νὰ συμπράττῃ εἰς τὸν διαιτητικὸν διακανονισμόν διαφορῶν συναφῶς μετὰ τὴν ἐρμηνείαν ἢ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως.

ζ) Νὰ εἰσηγῆται τὰς αἰτήσεις τροποποιήσεων τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ νὰ προτείνῃ, συντηρούσης περιπτώσεως, τὴν σύγκλησιν τῶν ἐν ἄρθρῳ 68 προβλεπόμενων διασκέψεων.

1. Εἰδικὸς Κανονισμὸς, ἀποτελὼν τὸ Παράρτημα II τῆς παρούσης Συμβάσεως, καθορίζει τὴν ἔδραν, τὴν σύνθεσιν καὶ τὴν ὀργάνωσιν τοῦ Γραφείου τούτου ὡς καὶ τὰ πρὸς ἄσκησιν τῆς δράσεως αὐτοῦ μέσα. Καθορίζονται, ἐξ ἄλλου, ἐν τῷ Κανονισμῷ τούτῳ οἱ ὅροι λειτουργίας τοῦ ἐν λόγῳ Γραφείου καὶ τῆς ἐπ' αὐτοῦ ἐποπτείας.

#### \*Ἀρθρον 59.

Πίναξ τῶν ὑπαγομένων εἰς τὴν Σύμβασιν γραμμῶν.

1. Τὸ ἐν ἄρθρῳ 58 προβλεπόμενον Κεντρικὸν Γραφεῖον ὑποχρεοῦται νὰ συντάσῃ καὶ νὰ τηρῇ ἐν ἐνημερότητι τὸν πίνακα τῶν εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν ὑπαγομένων γραμμῶν. Δέχεται πρὸς τοῦτο τὰς γνωστοποιήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν σχετικῶς μετὰ τὴν ἐν τῷ πίνακι τούτῳ ἐγγραφὴν ἢ τὴν ἐξ αὐτοῦ διαγραφὴν τῶν γραμμῶν σιδηροδρόμου ἢ ἄλλης μεταφορικῆς ἐπιχειρήσεως ἐκ τῶν ἐν ἄρθρῳ 2 μνημονευομένων.

2. Ἡ εἰσδοξὸς νέας γραμμῆς εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν συντελεῖται μετὰ παρέλευσιν μηνὸς ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τοῦ ἐγγράφου τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, διὰ τοῦ ὁποίου κοινοποιεῖται ἡ ἐγγραφὴ τῆς γραμμῆς ταύτης εἰς τὰ ἄλλα Κράτη.

3. Ἡ διαγραφὴ γραμμῆς ἐνεργεῖται ὑπὸ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, εὐθὺς ὡς τὸ ἐκ τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν, κατ' αἰτήσιν τοῦ ὁποῖου ἡ γραμμὴ αὕτη ἐνεγράφη ἐν τῷ πίνακι, γνωστοποιήσῃ ὅτι αὕτη δὲν εὐρίσκειται πλέον εἰς θέσιν νὰ ἀνταποκριθῇ εἰς τὰς ἐκ τῆς Συμβάσεως ἐπιβαλλομένας αὐτῇ ὑποχρεώσεις.

4. Μόνῃ ἢ λήψις τῆς ἐκ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου προερχομένης εἰδοποιήσεως παρέχει ἀμέσως εἰς ἕκαστον σιδηροδρόμον τὸ δικαίωμα νὰ παύσῃ μετὰ τῆς διαγραφείσης γραμμῆς πᾶσαν σχέσιν διεθνούς μεταφορᾶς, πλην τῶν ἀναφερομένων εἰς τὰς ὑπὸ ἐκτέλεσιν μεταφορᾶς, τῶν ὁποίων πρέπει νὰ ὑλοκληρωθῇ ἡ ἐκτέλεσις.

#### \*Ἀρθρον 60.

Συμπληρωματικαὶ διατάξεις.

Συμπληρωματικαὶ διατάξεις, τὰς ὁποίας ὀρισμένα ἐκ τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἢ ὀρισμένοι ἐκ τῶν συμμετεχόντων σιδηροδρόμων ἐκδίδουσι διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς Συμβάσεως, κοινοποιοῦνται παρ' αὐτῶν εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον.

Αἱ συμπληρωματικαὶ αὐταὶ διατάξεις δύναται νὰ τεθοῦν ἐν ἰσχύϊ ἐπὶ τῶν προσχωρησάντων εἰς ταύτας σιδηροδρόμων κατὰ τοὺς ἐν ἐκάστῳ Κράτει προβλεπομένους ὑπὸ τῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν τύπους, δὲν δύναται ὅμως αὐταὶ νὰ ἐπιφέρουν μεταβολὴν εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν.

Ἡ ἐναρξίς ἰσχύος αὐτῶν ἀνακοινοῦται εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον.

Ἄρθρον 61.

#### Διαιτητικὸς διακανονισμὸς διαφορῶν.

1. Ἐφόσον δὲν ἐπιτυγχάνεται διακανονισμὸς μεταξὺ αὐτῶν τούτων τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν, ἀμφισβητήσεις ὡς πρὸς τὴν ἐρμηνείαν ἢ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως, ἐχούσης ἰσχὴν ἐσωτερικοῦ Νόμου ἢ Συμβατικοῦ Δικαίου, καὶ τῶν ὑφ' ὠρισμένων συμβεβλημένων Κρατῶν ἐκδοθεισῶν συμπληρωματικῶν διατάξεων δύνανται, κατ' αἰτήσιν τῶν μερῶν, νὰ ὑπαχθῶν εἰς διαιτητικὰ δικαστήρια, τῶν ὁποίων ἢ σύνθεσις καὶ ἡ διαδικασία ἀποτελοῦν ἀντικείμενον τοῦ Παραρτήματος IV τῆς παρούσης Συμβάσεως.

2. Ἐπὶ ἀμφισβητήσεων ὅμως μεταξὺ Κρατῶν, οἱ διατάξεις τοῦ Παραρτήματος IV δὲν δεσμεύουν τὰ μέρη, τὰ ὁποῖα δύνανται νὰ καθορίσουν ἐλευθέρως τὴν σύνθεσιν τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου καὶ τὴν διαιτητικὴν διαδικασίαν.

3. Αἰτήσιν τῶν μερῶν, δύνανται νὰ ὑπαχθῶν εἰς τὴν διαιτητικὴν δικαιοδοσίαν:

α) Ἐπιφύλασσομένου τοῦ διακανονισμοῦ τῶν διαφορῶν βάσει ἄλλων νομίμων διατάξεων:

1ον ἀμφισβητήσεις μεταξὺ συμβεβλημένων Κρατῶν.

2ον ἀμφισβητήσεις μεταξὺ συμβεβλημένων, ἀφ' ἑνός, καὶ μὴ συμβεβλημένων, ἀφ' ἐτέρου, Κρατῶν.

3ον ἀμφισβητήσεις μεταξὺ μὴ συμβεβλημένων Κρατῶν, ἐφόσον ἐν ταῖς δύο τελευταίαις περιπτώσεσιν ἡ Σύμβασις ἐφαρμόζεται ὡς ἐσωτερικὸς Νόμος ἢ ὡς ἐσωτερικὸν δίκαιον.

β) Ἀμφισβητήσεις μεταξὺ μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων.

γ) Ἀμφισβητήσεις μεταξὺ μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ πελατῶν.

δ) Ἀμφισβητήσεις μεταξὺ πελατῶν.

4. Ἡ ἐναρξίς τῆς διαιτητικῆς διαδικασίας ἔχει, ὡς πρὸς τὴν ἀναστολὴν καὶ τὴν διακοπὴν τῆς παραγραφῆς τῆς ἀμεισθητουμένης ἀξιώσεως, τὸ αὐτὸ ἀποτέλεσμα ὡς καὶ ἡ ἔγερσις ἀγωγῆς ἐνώπιον τῶν τακτικῶν δικαστηρίων.

5. Αἱ ὑπὸ διαιτητικῶν δικαστηρίων ἐκδιδόμεναι ἀποφάσεις ἐναντι μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων ἢ πελατῶν εἶναι ἐκτελεσταὶ ἐφ' ἑκάστου τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν εὐθὺς ὡς πληρωθῶν αἱ καθωρισμέναι διατυπώσεις ἐν τῷ Κράτει ὅπου πρέπει νὰ γίνῃ ἡ ἐκτέλεσις.

#### ΜΕΡΟΣ V

Ἐξαιρητικαὶ διατάξεις.

Ἄρθρον 62.

Εὐθύνη ἐν συνδεδασμένῃ ὑπηρεσίᾳ σιδηροδρομικῆς —θαλασσίας μεταφορᾶς.

1. Ἐπὶ μεταφορῶν διὰ σιδηροδρομικῆς καὶ θαλασσίας ὁδοῦ, διενεργουμένων διὰ τῶν ἐν ἄρθρῳ 2, παρ. 1 ἀναφερομένων γραμμῶν, ἕκαστον Κράτος, δύνανται, ἐπὶ τῇ ὑποβολῇ αἰτήσεως ἀπὸ μέρους τοῦ περι ἔγγραφης ἀντιστοίχου μνείας ἐν τῷ Πίνακι τῶν εἰς τὴν Σύμβασιν ὑπαγομένων γραμμῶν, νὰ συμπληρώσῃ τοὺς ἐν ἄρθρῳ 30 προβλεπομένους ἀπαλλακτικούς λόγους διὰ προσδήκης τοῦ συνόλου τῶν κάτωθι μνημονουμένων ἀπαλλακτικῶν λόγων.

Ὁ μεταφορεὺς δύνανται νὰ ἐπικαλεσθῇ τοὺς λόγους τούτους μόνον ἂν ἀποδείξῃ ὅτι ἡ καθυστέρησις παραδόσεως, ἢ ἀπώλεια ἢ ἡ θλάβη ἐπῆλθεν ἐπὶ τοῦ τμήματος τῆς θαλάσσιας διαδρομῆς κατὰ τὴν ἀπὸ τῆς φορτώσεως ἐν τῷ πλοίῳ τῶν ἀποσκευῶν μέχρις τῆς ἐκ τοῦ πλοίου ἐκφορτώσεως αὐτῶν χρόνον.

Οἱ λόγοι οὗτοι ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τῆς εὐθύνης εἶναι οἱ κάτωθι:

α) Ἐνέργεια, ἀμέλεια ἢ παραλείψεις τοῦ πλοιάρχου, τοῦ πληρώματος, τοῦ πλοηγῶ, ἢ τῶν ὑπὸ τοῦ μεταφορέως ἐντεταγμένων εἰς τὴν διεύθυνσιν τοῦ πλοῦ ἢ εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ πλοίου.

β) Ἀκαταλληλότης πρὸς πλοῦν τοῦ πλοίου, ἐφόσον ὁ μεταφορεὺς ἀποδεικνύει ὅτι ἡ τοιαύτη κατάσταση δὲν εἶναι καταλογιστέα εἰς ἕλλησιν ἀπὸ μέρους τοῦ ἐλλόγου ἐπιμελείας

ὅπως καταστήσῃ τὸ πλοῖον κατάλληλον πρὸς πλοῦν ἢ ὅπως ἐξασφάλισῃ εἰς τοῦτο τὸν προσήκοντα ἐξοπλισμὸν, ἐπάνδρωσιν καὶ ἀνεφοδιασμὸν ἢ ὅπως διασκευάσῃ καταλλήλως καὶ ἀποκαταστήσῃ εἰς καλὴν κατάστασιν ὅλα τὰ τμήματα τοῦ πλοίου εἰς τὰ ὁποῖα φορτώνονται αἱ ἀποσκευαί, εἰς τρόπον ὥστε νὰ εἶναι ταῦτα κατάλληλα πρὸς ὑποδοχὴν, μεταφορὰν καὶ προφύλαξιν τῶν ἀποσκευῶν.

γ) Πυρκαϊά, ἐφόσον ὁ μεταφορεὺς ἀποδεικνύει ὅτι δὲν προεκλήθη αὕτη ἐξ ἰδίας αὐτοῦ ἐνεργείας ἢ πταισματος ἢ ἐξ ἐνεργείας ἢ πταισματος τοῦ πλοιάρχου, τοῦ πληρώματος, τοῦ πλοηγῶ ἢ τῶν ὑπὸ τοῦ μεταφορέως εἰς ὑπηρεσίαν ἐντεταγμένων προσώπων.

δ) Κίνδυνοι ἢ ἀτυχήματα θαλάσσης ἢ ἄλλων πλωτῶν ὁδῶν.

ε) Διάσωσις ἢ προσπάθεια διασώσεως ὑάρξεων ἢ ἀγαθῶν ἐν θαλάσσῃ.

Οἱ ἀνωτέρω ἀπαλλακτικοὶ λόγοι οὐδόλως συνεπάγονται κατάρτησιν ἢ μείωσιν τῶν γενικῶν ὑποχρεώσεων τοῦ μεταφορέως, συγκεκριμένως δὲ τῆς ὑποχρεώσεώς του ὅπως καταβάλλῃ ἔλλογον ἐπιμέλειαν ἵνα καταστήσῃ τὸ πλοῖον κατάλληλον πρὸς πλοῦν ἢ ὅπως ἐξασφάλισῃ εἰς τοῦτο τὸν προσήκοντα ἐξοπλισμὸν, ἐπάνδρωσιν καὶ ἀνεφοδιασμὸν ἢ ὅπως διασκευάσῃ καταλλήλως καὶ ἀποκαταστήσῃ εἰς καλὴν κατάστασιν ὅλα τὰ τμήματα τοῦ πλοίου, εἰς τὰ ὁποῖα φορτώνονται αἱ ἀποσκευαί, εἰς τρόπον ὥστε νὰ εἶναι ταῦτα κατάλληλα πρὸς ὑποδοχὴν, μεταφορὰν καὶ προφύλαξιν τῶν ἀποσκευῶν.

Ὁ μεταφορεὺς ἔστω καὶ ἐπικαλούμενος τοὺς ἀνωτέρω ἀπαλλακτικούς λόγους, παραμένει οὐχ' ἥττον ὑπεύθυνος ἂν ὁ δικαιοῦχος ἀποδεικνύει ὅτι ἡ καθυστέρησις παραδόσεως, ἢ ἀπώλεια ἢ ἡ θλάβη ὀφείλονται εἰς πταίσμα τοῦ μεταφορέως, τοῦ πλοιάρχου, τοῦ πληρώματος, τοῦ πλοηγῶ ἢ τῶν ὑπὸ τοῦ μεταφορέως ἐντεταγμένων εἰς ὑπηρεσίαν προσώπων, διάφορον τοῦ ὑπὸ στοιχ. α) ἀνωτέρω προβλεπομένου πταισματος.

2. Ὅταν μία καὶ ἡ αὐτὴ θαλασσία διαδρομὴ ἐξυπηρετεῖται ὑπὸ πολλῶν μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων, ἐγγεγραμμένων εἰς τὸν ἐν τῷ πρώτῳ ἄρθρῳ ἀναφερόμενον πίνακα, τὸ ἐφομοστέον ἐπὶ τῆς διαδρομῆς ταύτης σύστημα εὐθύνης πρέπει νὰ εἶναι κοινὸν δι' ὅλας τὰς μεταφορικὰς ταύτας ἐπιχειρήσεις.

Ἐφόσον ἡ ἐν τῷ πίνακι ἐγγραφὴ τῶν ἐπιχειρήσεων τούτων ἐγένετο κατ' αἰτήσιν πολλῶν Κρατῶν, πρέπει ἐπιπροσθέτως νὰ ἔχῃ προηγηθῇ συμφωνία μεταξὺ τῶν Κρατῶν τούτων διὰ τὴν ἀποδοχὴν τοῦ ἐν λόγῳ συστήματος εὐθύνης.

3. Τὰ λαμβανόμενα συμφωνῶς πρὸς τὸ παρὸν ἄρθρον μέτρα ἀνακοινοῦνται πρὸς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον. Θὰ ἰσχύουν δὲ τὰ μέτρα ταῦτα οὐχὶ πρὸ τῆς παρελεύσεως προθεσμίας τριᾶκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τοῦ ἐγγράφου, δι' οὗ τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἐγνωστοποίησε τὰ μέτρα ταῦτα πρὸς τὰ λοιπὰ Κράτη.

Αἱ καθ' ὁδὸν μεταφοραὶ ἀποσκευῶν δὲν θὰ θίγωνται ὑπὸ τῶν ἐν λόγῳ μέτρων.

Ἄρθρον 63.

Εὐθύνη ἐν περιπτώσει ἀτυχημάτων ἐκ πυρηνικῆς ἐνεργείας.

Ὁ σιδηρόδρομος ἀπαλλάσσεται τῶν εὐθυνῶν, δι' ὧν βαρύνεται δυνάμει τῆς παρούσης Συμβάσεως, ὅταν ἡ ζημία ὀφείλεται εἰς ἀτύχημα ἐκ πυρηνικῆς ἐνεργείας καὶ ὅταν, δυνάμει τῶν ἰσχυουσῶν εἰς τι τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἐδικῶν διατάξεων ρυθμιζουσῶν τὰ τῆς εὐθύνης εἰς τὸν τομέα τῆς πυρηνικῆς ἐνεργείας, ὁ ἐκμεταλλεύμενος ἐγκατάστασιν πυρηνικῆς ἐνεργείας ἢ ἄλλο ὑποκαθιστάμενον εἰς τὴν θέσιν αὐτοῦ πρόσωπον εἶναι ὑπεύθυνον διὰ τὴν ζημίαν ταύτην.

#### ΜΕΡΟΣ VI

Τελικαὶ διατάξεις.

Ἄρθρον 64.

Ἰπογραφή.

Ἡ παρούσα Σύμβασις, ἀποτελοῦσα μετὰ τῶν Παραρτημάτων αὐτῆς ἐνιαίον σύνολον, παραμένει ἀνοικτὴ μέχρι τῆς 1ης

Μαΐου 1961 πρὸς ὑπογραφήν ἀπὸ μέρους τῶν Κρατῶν, τὰ ὅποια προσεκλήθησαν ἵνα ἀντιπροσωπευθῶσιν εἰς τὴν τακτικὴν ἀναθεωρητικὴν διάσκεψιν.

#### \*Ἀρθρον 65.

Ἐπικυρώσεις — Ἐναρξεις ἰσχύος.

Ἡ παρούσα Σύμβασις θὰ ὑπεβληθῆ εἰς ἐπικύρωσιν. τὰ δὲ ὄργανα ἐπικυρώσεως θὰ κατατεθῶσι τὸ ταχύτερον δυνατὸν παρὰ τῆ Ἑλβετικῆ Κυβερνήσει.

Ὅταν ἡ Σύμβασις θὰ ἔχη ἐπικυρωθῆ ὑπὸ δέκα πέντε Κρατῶν, ἡ Ἑλβετικὴ Κυβέρνησις θὰ ἐπικοινωνήσῃ μετὰ τῶν ἐνδιαφερομένων Κυβερνήσεων πρὸς τὸν σκοπὸν ἐξετάσεως ἀπὸ κοινοῦ τῆς δυνατότητος ὅπως ἡ Σύμβασις τεθῆ ἐν ἰσχύϊ.

#### \*Ἀρθρον 66.

Προσχώρησις εἰς τὴν Σύμβασιν.

1. Κράτος, ἐκ τῶν μὴ ὑπογράψαντων, ἐπιθυμοῦν νὰ προσχωρήσῃ εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν, ἀπευθύνει τὴν πρὸς τοῦτο αἴτησίν του εἰς τὴν Ἑλβετικὴν Κυβέρνησιν, ἡ ὅποια κοινοποιεῖ ταύτην πρὸς ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη μετὰ σημειώματος τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου ἐπὶ τῆς θέσεως τῶν σιδηροδρόμων τοῦ αἰτούντος Κράτους ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τῶν διεθνῶν μεταφορῶν.

2. Ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν, ἐντὸς ἑξ μηνῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐν λόγῳ γνωστοποιήσεως, ἀνακοινῶσιν πρὸς τὴν Ἑλβετικὴν Κυβέρνησιν ἡ ἀντίθεσις δύο τοῦλάχιστον συμβεβλημένων Κρατῶν, ἡ αἴτησις γίνεται αὐτοδικαίως δεκτὴ, εἰδοποιοῦνται δὲ περὶ τούτου τὸ αἴτησαν καὶ ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη.

Ἐν ἐναντία περιπτώσει, ἡ Ἑλβετικὴ Κυβέρνησις γνωστοποιεῖ πρὸς ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη καὶ πρὸς τὸ αἴτησαν τὴν προσχώρησιν Κράτος ὅτι ἡ ἐξέτασις τῆς αἰτήσεως ἀναβάλλεται.

3. Ἡ ἀποδοχὴ ἐπάγεται τὰς νομίμους συνεπείας μετὰ παρέλευσιν μηνὸς ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἀπὸ μέρους τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως γενομένης ἀνακοινώσεως ἢ ἂν, κατὰ τὴν λήξιν τῆς προθεσμίας ταύτης, ἡ Σύμβασις δὲν ἔχη ἀκόμη τεθῆ ἐν ἰσχύϊ, ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἐναρξέως τῆς ἰσχύος τῆς Συμβάσεως.

#### \*Ἀρθρον 67.

Διάρκεια τῶν ἐκ τῶς Συμβάσεως ὑποχρέωσεων τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν.

1. Ἡ διάρκεια τῆς παρουσίας Συμβάσεως εἶναι ἀπεριόριστος. Δύναται ὅμως ἕκαστον συμβεβλημένον Κράτος νὰ ἀποχωρήσῃ ὑπὸ τοὺς κάτωθι ὅρους.

Ἡ σύμβασις ἰσχύει δι' ἕκαστον συμβεβλημένον Κράτος μέχρι τῆς 31 Δεκεμβρίου τοῦ πέμπτου μετὰ τὴν ἐναρξιν τῆς ἰσχύος αὐτῆς ἔτους. Πᾶν Κράτος, τὸ ὅποιον θὰ ἐπεθύμει νὰ ἀποχωρήσῃ κατὰ τὴν λήξιν τῆς περιόδου ταύτης, ὀφείλει νὰ γνωστοποιήσῃ τὴν πρόθεσίν του ταύτην πρὸ ἐνὸς τοῦλάχιστον ἔτους εἰς τὴν Ἑλβετικὴν Κυβέρνησιν, ἡ ὅποια θὰ πληροφορήσῃ σχετικῶς ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη.

Ἐφόσον δὲν ἐγένετο τοιαύτη γνωστοποίησις ἐντὸς τῆς ὀριζομένης προθεσμίας, ἡ ἐκ τῆς συμβάσεως ὑποχρέωσις θὰ παραταθῆ αὐτοδικαίως διὰ περίοδον τριῶν ἐτῶν καὶ οὕτω καθ' ἑξῆς ἀπὸ τριετίας εἰς τριετίαν, ἐφόσον δὲν ἐγένετο καταγγελία ἐν ἔτος τοῦλάχιστον πρὸ τῆς 31 Δεκεμβρίου τοῦ τελευταίου ἔτους μιᾶς τῶν τριετῶν περιόδων.

2. Κράτη, τῶν ὁποίων ἐγένετο δεκτὴ ἡ συμμετοχὴ εἰς τὴν Σύμβασιν ἐντὸς τῆς πενταετοῦς ἢ μιᾶς τῶν τριετῶν περιόδων, ὑποχρεοῦνται εἰς συμμετοχὴν μέχρι τέλους τῆς περιόδου ταύτης, ἀκολουθῶν δὲ μέχρι τέλους ἐκάστης τῶν ἐπομένων περιόδων, ἐφόσον δὲν θὰ ἔχωσι καταγγεῖλαι τὴν ὑποχρέωσιν των ἐν ἔτος τοῦλάχιστον πρὸ τῆς λήξεως μιᾶς ἐξ αὐτῶν.

#### \*Ἀρθρον 68.

Ἀναθεώρησις τῆς Συμβάσεως.

1. Οἱ ἀντιπρόσωποι τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν συνέρχονται διὰ τὴν ἀναθεώρησιν τῆς Συμβάσεως ἐπὶ προσκλήσει τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως μετὰ πενταετίαν τὸ θραδύτερον ἀπὸ τῆς ἐναρξέως τῆς ἰσχύος τῆς παρουσίας συμβάσεως.

Διάσκεψις πρὸ τῆς περιόδου ταύτης συγκαλεῖται ἐφόσον ὑποβάλλεται πρὸς τοῦτο αἴτησις ὑπὸ τοῦ ἐνὸς τρίτου τοῦλάχιστον τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν.

Ἀπὸ συμφώνου μετὰ τῆς πλειοψηφίας τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἀπευθύνει πρόσκλησιν καὶ εἰς μὴ συμβεβλημένα Κράτη.

Ἀπὸ συμφώνου μετὰ τῆς πλειοψηφίας τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον προσκαλεῖ ὅπως παραστοῦν εἰς τὴν διάσκεψιν ἀντιπρόσωποι:

α) Διεθνῶν Κρατικῶν Ὄργανισμῶν ἀρμεδίων ἐπὶ θεμάτων μεταφορῶν.

β) Διεθνῶν μὴ Κρατικῶν Ὄργανισμῶν ἀσχολουμένων μετὰς μεταφορᾶς.

Ἡ εἰς τὰς συζητήσεις συμμετοχὴ ἀντιπροσωπειῶν τῶν μὴ συμβεβλημένων Κρατῶν καὶ τῶν ἐν τῷ τετάρτῳ ἐδαφίῳ μνημονευμένων διεθνῶν ὀργανισμῶν θὰ ρυθμίζεται δι' ἐκάστην διάσκεψιν διὰ τοῦ κανονισμοῦ τῶν συζητήσεων.

Ἀπὸ συμφώνου μετὰ τῆς πλειοψηφίας τῶν Κυβερνήσεων τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον δύναται, πρὸ τῶν τακτικῶν ἢ ἐκτάκτων ἀναθεωρητικῶν διασκέψεων, νὰ συγκαλέσῃ ἐπιτροπὰς πρὸς προκαταρκτικὴν ἐξέτασιν τῶν προτάσεων ἀναθεωρήσεως Αἰ διατάξεις τοῦ Παραρτήματος III ἐφαρμόζονται κατ' ἀναλογίαν ἐπὶ τῶν Ἐπιτροπῶν τούτων.

2. Ἡ ἐναρξίς ἰσχύος τῆς νέας Συμβάσεως, εἰς τὴν ὅποιαν κατέληξεν ἡ ἀναθεωρητικὴ διάσκεψις, συνεπάγεται κατάργησιν τῆς προγενεστέρης Συμβάσεως καὶ ὡς πρὸς τὰ Κράτη ἐκεῖνα, τὰ ὅποια δὲν ἔχουν ἐπικυρώσει τὴν νέαν Σύμβασιν.

3. Κατὰ τὸ ἐνδιάμεσον μεταξὺ τῶν ἀναθεωρητικῶν διασκέψεων διάστημα, τὰ ἄρθρα 5, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 27, 48, 49, 50, 53 καὶ τὰ Παραρτήματα I καὶ IV δύνανται νὰ ὑποστοῦν ἀναπροσαρμογὰς παρ' Ἐπιτροπῆς ἀναθεωρήσεως. Ἡ ὀργάνωσις καὶ ἡ λειτουργία τῆς Ἐπιτροπῆς ταύτης ἀποτελοῦν ἀντικείμενον τοῦ Παραρτήματος III τῆς παρουσίας Συμβάσεως.

Αἱ ἀποφάσεις τῆς Ἐπιτροπῆς ἀναθεωρήσεως γνωστοποιοῦνται ἀμέσως εἰς τὰς Κυβερνήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν μέσῳ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου. Θεωρεῖται ὅτι ἐγένοντο αὐταὶ δεκταὶ ἐκτὸς ἂν διευτυπώθησαν, ἐντὸς τριῶν μηνῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς γνωστοποιήσεως, ἀντιρρήσεις κατ' αὐτῶν ἐκ μέρους πέντε τοῦλάχιστον Κυβερνήσεων. Ἰσχύουν δὲ αὐταὶ ἀπὸ τῆς πρώτης τοῦ ἔτους μηνὸς μετὰ τὸν μῆνα, ἐντὸς τοῦ ὁποίου τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἐγνωστοποίησε ταύτας εἰς τὰς Κυβερνήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν. Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον προσδιορίζει τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην κατὰ τὴν γνωστοποίησιν τῶν ἀποφάσεων.

#### \*Ἀρθρον 69.

Κείμενα τῆς Συμβάσεως — Ἐπίσημοι μεταφράσεις.

Ἡ παρούσα σύμβασις συνωμολογήθη καὶ ὑπεγράφη ἐν γαλλικῇ γλώσσῃ κατὰ τὴν κρατήσαν διπλωματικὴν συνήθειαν.

Εἰς τὸ γαλλικὸν κείμενον ἐπισυνάπτονται κείμενον εἰς γερμανικὴν γλῶσσαν, κείμενον εἰς ἀγγλικὴν γλῶσσαν καὶ κείμενον εἰς ἰταλικὴν γλῶσσαν, ἔχοντα ἰσχύον ἐπισήμων μεταφράσεων.

Ἐν περιπτώσει ἀσυμφωνίας τῶν κειμένων, ἰσχύει τὸ γαλλικὸν κείμενον.

Εἰς πίστωσιν τοῦ ὁποίου, οἱ κάτωθι πληρεξούσιοι, βάσει ἐξουσιοδότησεως κατὰ τὸν δέοντα τύπον, υπέγραψαν τὴν παρούσαν Σύμβασιν.

Ἐγένετο ἐν Βέρνη τὴν εἰκοστὴν πέμπτῃν Φεβρουαρίου τοῦ χιλιοστοῦ ἑνεακιοστοῦ ἐξηκοστοῦ πρώτου ἔτους εἰς ἓν μόνον ἀντίτυπον, τὸ ὁποῖον θὰ παραμείνῃ κατατεθειμένον ἐν τοῖς Ἀρχείοις τῆς Ἑλβετικῆς Ὁμοσπονδίας, ἀύθεντικὸν ἀντίγραφον τοῦ ὁποῖου θὰ δοθῇ εἰς ἕκαστον τῶν συμβαλλομένων Μερῶν.

Διὰ τὴν Αὐστρίαν :  
DR. KREMLER  
Διὰ τὸ Βέλγιον :  
F. SEYNAEVE  
Διὰ τὴν Βουλγαρίαν  
S. DRAGOMIROV  
Διὰ τὴν Δανίαν :  
TH. JENSEN  
Διὰ τὴν Ἰσπανίαν :  
MARQUIS DE MIRAFLORES  
Διὰ τὴν Φιλλανδίαν :  
OSMO ORKOMIES  
Διὰ τὴν Γαλίαν :  
E. DENNERY  
Διὰ τὴν Ἑλλάδα :  
A. HART - SOUTZOS  
Διὰ τὴν Οὐγγαρίαν :  
SKONDA ODON  
Διὰ τὴν Ἰταλίαν :  
LUIGI BRANCA  
Διὰ τὸν Λίβανον :  
RAIF ABILLAMA

Διὰ τὸ Λίχτενστάιν :  
A. HILBE  
Διὰ τὸ Λουξεμβούργον :  
A. GLEMANG  
Διὰ τὴν Νορβηγίαν :  
HENR. A. BROCH  
Διὰ τὴν Ὁλλανδίαν :  
H. E. SCHEFFER (Διὰ τὸ ἐν Εὐρώπῃ Βασίλειον).  
Διὰ τὴν Πολωνίαν :  
BATKOWSKI  
Διὰ τὴν Πορτογαλίαν :  
MARIO DIAS TRIGO  
Διὰ τὴν Ρουμανίαν :  
G. NISTORAN  
Διὰ τὸ Ἠνωμένον Βασίλειον Μεγάλῃς Βρετανίας καὶ  
Βορείου Ἰρλανδίας :  
J. S. ROOKE - A. H. KENT  
Διὰ τὴν Σουηδίαν :  
CLAS NORDSTROM  
Διὰ τὴν Ἑλβετίαν :  
SCHALLER  
Διὰ τὴν Τσεχοσλοβακίαν :  
JAN OBHLIDAL  
Διὰ τὴν Τουρκίαν :  
H. UGAN  
Διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίαν :  
V. NIKOLIC

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

("Άρθρον 21)

## ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΔΕΛΤΙΟΥ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ

Τὸ ὑπόδειγμα ἀπαρτίζεται ἐκ τριῶν φύλλων μὲ τὸ κάτωθι κείμενον. Αἱ διοικήσεις τῶν Σιδηροδρόμων ἀποφασίζουν ποῖα ἐκ τῶν φύλλων θὰ συμπληροῦνται διὰ παρεμβολῆς χημικοῦ χάρτου.

1ον Φύλλον

Ἀριθ. ....	Διεθνῆς μεταφορὰ ἀποσκευῶν			☐
	(Σιδηροδρομικὸν Δίκτυον)			
	Στέλεχος τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν			
ἀπὸ .....	εἰς .....			
μέσω .....	.....			
Ἡμερομηνία	Ποσὸν εἰσι- τηρίων	Ποσὸν δε- μάτων ἀπο- σκευῶν	Βάρος πραγματικὸν χγρ.	Κόμιστρα ἀποσκευῶν
.....	.....	.....	.....	Υπολογισμὸς ἄνευ ἀτελείας
19 .....	.....	.....	.....	διὰ ..... χγρ. ....
				ἀνὰ μονάδα μετὰ ἀτελείας
				10 χγρ. διὰ ..... χγρ. ....
Ἀμειξοστοιχ.	*) .....			
	ἀριθμητικῶς	ὀλογράφως		Δηλωθεῖσα ἰδιαιτέρα
	.....	.....		ἀποζημίωσις .....
	.....	.....		.....
	Πρόσθετα τέλη	.....		.....
	Ὀλικὸν τελῶν	.....		.....

\*) Οἱ Σιδηρόδρομοι δύνανται νὰ συμπληρῶνουν τὸν ἄνωρον τοῦτον ἀναλόγως πρὸς τὰς ἀνάγκας των.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

("Άρθρον 21)

2ον Φύλλον

Ἀριθ. ....	Διεθνῆς μεταφορὰ ἀποσκευῶν,			☐
	(Σιδηροδρομικὸν Δίκτυον)			
	Φύλλον πορείας			
ἀπὸ .....	εἰς .....			
μέσω .....	.....			
Ἡμερομηνία	Ποσὸν εἰσι- τηρίων	Ποσὸν δε- μάτων ἀπο- σκευῶν	Βάρος πραγματικὸν χγρ.	Κόμιστρα ἀποσκευῶν
.....	.....	.....	.....	Υπολογισμὸς ἄνευ ἀτελείας
19 .....	.....	.....	.....	διὰ ..... χγρ. ....
				ἀνὰ μονάδα μετὰ ἀτελείας
				10 χγρ. διὰ ..... χγρ. ....
Ἀμειξοστοιχ.	*) .....			
	ἀριθμητικῶς	ὀλογράφως		Δηλωθεῖσα ἰδιαιτέρα
	.....	.....		ἀποζημίωσις .....
	.....	.....		.....
	Πρόσθετα τέλη	.....		.....
	Ὀλικὸν τελῶν	.....		.....

\*) Οἱ Σιδηρόδρομοι δύνανται νὰ συμπληρῶνουν τὸν ἄνωρον τοῦτον ἀναλόγως πρὸς τὰς ἀνάγκας των.



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

(\*Άρθρον 58)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ  
ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ  
ΔΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

\*Άρθρον 1.

1. Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν διεθνῶν μεταφορῶν διὰ σιδηροδρομῶν ἐδρεύει ἐν Βέρνην ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως.

Ὁ ἔλεγχος τῆς δράσεως αὐτοῦ, τόσον ἐπὶ διοικητικοῦ ὅσον καὶ ἐπὶ οἰκονομικοῦ πεδίου, ἀσκεῖται ἐν τῷ καθορισθέντι διὰ τῶν διατάξεων τοῦ άρθρου 58 τῆς Συμβάσεως πλαίσιῳ καὶ ἀνατίθενται εἰς Διοικητικὴν Ἐπιτροπὴν.

Ἐπὶ τοῦτο ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ:

α) Ἐποπτεύει ἐπὶ τῆς καλῆς ἀπὸ μέρους τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου ἐφαρμογῆς τῶν Συμβάσεων καὶ τῶν διὰ τῶν ἀναθεωρητικῶν διασκέψεων καταρτιζομένων ἄλλων κειμένων καὶ προτείνει, συντρεχούσης περιπτώσεως, τὰ κατάλληλα πρὸς διευκόλυνσιν τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἐν λόγῳ Συμβάσεων καὶ κειμένων μέτρα.

β) Ἡ Ἑλβετικὴ Ὁμοσπονδία διαθέτει μίαν μόνιμον ἔδραν δυνατόν νὰ ἐνδιαφέρουν τὴν δρᾶσιν τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου καὶ τὰ ὅποια ὑποβάλλονται πρὸς αὐτὴν ὑπὸ συμβεβλημένου Κράτους ἢ ὑπὸ τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Γραφείου.

2. α) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ συνέρχεται ἐν Βέρνην. Ἀπαρτίζεται αὕτη ἐξ ἐννέα μελῶν, ἐκλεγομένων μεταξὺ τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν.

β) Ἡ Ἑλβετικὴ Ὁμοσπονδία διαθέτει μίαν μόνιμον ἔδραν ἐν τῇ Ἐπιτροπῇ, τῆς ὁποίας ἀναλαμβάνει αὕτη τὴν προεδρίαν. Τὰ λοιπὰ Κράτη ὀρίζονται διὰ μίαν πενταετίαν.

Δι' ἐκάστην πενταετὴν περίοδον μία Διπλωματικὴ Διάσκεψις καθορίζει, προτάσει τῆς ἐν ἐνεργείᾳ Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς, τὴν σύνθεσιν τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς, λαμβάνουσα ὑπ' ὄψιν μίαν δικαίαν γεωγραφικὴν κατανομήν.

γ) Ἄν κενωθῇ θέσις Κράτους—μέλους, ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ ὀρίζει ἢ ἰδίᾳ ἕτερον συμβεβλημένον Κράτος πρὸς πληρῶσιν κενῆς θέσεως.

δ) Ἐκαστον Κράτος—μέλος ὀρίζει ὡς ἀντιπρόσωπον πρὸς τὴν Διοικητικὴν Ἐπιτροπὴν πρόσωπον κατάλληλον λόγῳ τῆς πείρας του εἰς τὰ ζητήματα τῶν διεθνῶν μεταφορῶν.

ε) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ καταρτίζει τὸν ἐσωτερικὸν Κανονισμὸν αὐτῆς καὶ συγκροτεῖται ἀφ' ἑαυτῆς.

Ἡ Ἐπιτροπὴ συνέρχεται εἰς μίαν τοῦλάχιστον τακτικὴν σύνοδον κατ' ἔτος. Ἐξ ἄλλου συνέρχεται αὕτη εἰς ἐκτάκτους συνόδους ὡσάκις ὑποβληθῇ αἴτησις πρὸς τοῦτο ὑπὸ τριῶν τοῦλάχιστον Κρατῶν—μελῶν.

Ἡ Γραμματεία τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς ἐξασφαλίζεται ὑπὸ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

Τὰ πρακτικὰ τῶν συνεδριάσεων τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς ἀποστέλλονται εἰς ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη.

στ) Ἡ θέσις ἀντιπροσώπου Κράτους—μέλους εἶναι ἄμισθος, αἱ δὲ δαπάναι μετακινήσεως, ἃς συνεπάγεται αὕτη, βαρύνουν τὸ Κράτος τοῦτο.

3. α) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ καταρτίζει Κανονισμὸν διὰ τὴν ὀργάνωσιν, τὴν λειτουργίαν καὶ τὸν Ὄργανισμὸν τοῦ προσωπικοῦ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου. Πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον ἡ Ἑλβετικὴ Κυβέρνησις ὑποβάλλει εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν προσχέδιον τοῦ Κανονισμοῦ τοῦτου.

β) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ διορίζει τὸν Διευθυντὴν, τὸν ὑποδιευθυντὴν καὶ τοὺς συμβούλους τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου. Ἡ Ἑλβετικὴ Κυβέρνησις ὑποβάλλει πρὸς τοῦτο εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν σχετικὰς προτάσεις. Διὰ τοὺς διορισμοὺς τοῦτους, ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ λαμβάνει ἰδιαίτερος ὑπ' ὄψιν τὴν ἀρμοδιότητα τῶν ὑποψηφίων καὶ μίαν δικαίαν γεωγραφικὴν κατανομήν.

γ) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ ἐγκρίνει τὸν ἐτήσιον προϋπολογισμὸν τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, ἔχουσα ὑπ' ὄψιν τὰς διατάξεις τοῦ ἐπομένου άρθρου 2 ὡς καὶ τὴν ἐτήσιαν διαχειριστικὴν ἔκθεσιν.

Ἡ ἐπαλήθευσις τῶν λογαριασμῶν τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, σχετιζομένη ἀποκλειστικῶς μὲ τὸ σύμφωνον τῶν ἐγγραφῶν καὶ τῶν λογιστικῶν ἐγγράφων, ἐντὸς τοῦ πλαισίου τοῦ προϋπολογισμοῦ διενεργεῖται ὑπὸ τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως, ἢ ὅποια καὶ διαβιβάζει τοὺς λογαριασμοὺς τοῦτους μετὰ σχετικῆς ἐκθέσεως εἰς τὴν Διοικητικὴν Ἐπιτροπὴν.

Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ κοινοποιεῖ εἰς τὰ συμβεβλημένα κράτη, ὁμοῦ μὲ τὴν διαχειριστικὴν ἔκθεσιν τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου καὶ τὸν πίνακα τῶν ἐτησίων λογαριασμῶν τοῦ Γραφείου τοῦτου, τὰς ἀποφάσεις καὶ συστάσεις τὰς ὁποίας τοῦτο ἐκλήθη νὰ διατυπώσῃ.

δ) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ ἀπευθύνει πρὸς ἐκάστην ἀναθεωρητικὴν διάσκεψιν, δύο τοῦλάχιστον μῆνας πρὸ τῆς ἐνάρεξως αὐτῆς, ἔκθεσιν ἐπὶ τῆς ὅλης δράσεώς της ἀπὸ τῆς προηγουμένης διασκέψεως.

\*Άρθρον 2.

1. Αἱ δαπάναι τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου βαρύνουν τὰ συμβεβλημένα Κράτη ἐν ἀναλογίᾳ μὲ τὸ μῆκος τῶν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν ἢ τῶν διαδρομῶν, ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐφαρμόζεται ἡ Σύμβασις. Αἱ ναυτιλιακαὶ ὅμως γραμμαὶ συμπετέχουν εἰς τὰς δαπάνας ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὸ ἥμισυ μόνον τῶν διαδρομῶν τῶν. Δι' ἕκαστον Κράτος ἡ εἰσφορά εἶναι 0,80 φράγκα κατ' ἀνώτατον ὄριον ἀνὰ χιλιόμετρον. Ἐξαιρετικῶς δύναται ἡ εἰσφορά αὕτη, κατόπιν συμφωνίας μεταξὺ τῆς ἐνδιαφερομένης Κυβερνήσεως καὶ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου καὶ ἐγκρίσεως τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς, νὰ μειωθῇ κατὰ πενήτην τοῖς ἑκατὸν τὸ πολὺ διὰ τὰς γραμμάς, τῶν ὁποίων ἡ ἐκμετάλλευσις ἀσκεῖται ὑπὸ εἰδικῶν ὁρῶν. Τὸ ποσὸν τῆς ἐτήσιας πιστώσεως ἀνὰ χιλιόμετρον ὀρίζεται δι' ἐκάστην χρῆσιν ὑπὸ τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς μετὰ γνώμην τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου. Εἰσπράττεται δὲ αὕτη πάντοτε ἐν τῷ συνόλῳ της. Ἄν αἱ πραγματικαὶ δαπάναι τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου δὲν φθάσουν τὸ ποσὸν τῆς πιστώσεως ὑπολογιζομένης κατὰ τὴν ἀνωτέρω θάσιν, τὸ μὴ δαπανηθὲν ὑπόλοιπον περιέρχεται εἰς ἀποθεματικὸν κεφάλαιον.

2. Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἀποστολῆς εἰς τὰ συμβεβλημένα Κράτη τῆς διαχειριστικῆς ἐκθέσεως καὶ τοῦ πίνακος τῶν ἐτησίων λογαριασμῶν, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἀπευθύνει εἰς ταῦτα πρόσκλησιν πρὸς πληρωμὴν τῆς εἰσφορᾶς τῶν εἰς τὰς δαπάνας τῆς λήξεως χρήσεως. Κράτος, τὸ ὅποιον μέχρι τῆς 1 Ὀκτωβρίου δὲν θὰ ἔχῃ καταβάλει τὴν μερίδα του ἐπὶ τῶν δαπανῶν, καλεῖται διὰ δευτέραν φοράν νὰ καταβάλῃ ταύτην. Ἄν ἡ ὑπόμνησις αὕτη παραμείνῃ ἄνευ ἀποτελέσματος, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἐπαναλαμβάνει ταύτην κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ ἐπομένου ἔτους κατὰ τὴν ἀποστολὴν τῆς διαχειριστικῆς ἐκθέσεώς του διὰ τὴν λήξασαν χρῆσιν. Ἄν, μέχρι τῆς πρώτης τοῦ ἀκολουθοῦντος μηνὸς Ἰουλίου, δὲν ἔχῃ ληφθῆ ὑπ' ὄψιν ἡ υπόμνησις αὕτη, θὰ γίνῃ τέταρτον διάστημα πρὸς τὸ καθυστεροῦν Κράτος ἐπὶ σκοπῷ πληρωμῆς τῶν δύο ληξήπροθέσμων ἐτησίων δόσεων. Ἐν ἀποτυχίᾳ καὶ τοῦ διαβήματος τοῦτου, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον θὰ εἰδοποιήσῃ τὸ ἐν λόγῳ Κράτος, ἐντὸς τριῶν μηνῶν τὸ βραδύτερον, ὅτι ἂν ἡ ἀναμενομένη πληρωμὴ δὲν πραγματοποιηθῇ πρὸ τοῦ τέλους τοῦ ἔτους ἢ ἀποχῆ τοῦ αὐτῆ θὰ ἐρμηνευθῇ ὡς σιωπηρὰ ἐκδήλωσις τῆς θελήσεώς του νὰ ἀποχωρήσῃ τῆς Συμβάσεως. Ἄν καὶ εἰς τὸ τελευταῖον τοῦτο διάστημα δὲν δοθῇ συνέχαια πρὸ τῆς 31 Δεκεμβρίου, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον, λαμβάνον ὑπὸ σημείωσιν τὴν σιωπηρῶς ἐκφρασεῖσαν θέλησιν τοῦ ἐν ἀταξίᾳ Κράτους ὅπως ἀποχωρήσῃ τῆς Συμβάσεως, θὰ προβῇ εἰς διαγραφὴν τῶν γραμμῶν τοῦ Κράτους τοῦτου ἐκ τοῦ πίνακος τῶν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν ἐγγεγραμμένων γραμμῶν.

3. Τὰ μὴ εἰσπραχθέντα ποσὰ πρέπει νὰ καλυφθῶσι κατὰ τὸ δυνατόν διὰ τῶν τακτικῶν πιστώσεων, τὰς ὁποίας διαθέτει τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον, δύναται δὲ νὰ καταμετρηθῶσι ταῦτα εἰς τέσσαρας χρήσεις. Τὸ μέρος τοῦ ἐλλείμματος, τὸ ὅποιον δὲν κατέστη δυνατόν νὰ καλυφθῇ κατὰ τὸν ἀνωτέρω τρόπον, φέρεται ἐν εἰδικῷ λογαριασμῷ εἰς χρέωσιν τῶν λοιπῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὸν ἀριθμὸν χιλιομέτρων τῶν εἰς τὴν Σύμβασιν ὑπαγομένων γραμμῶν κατὰ τὸν χρόνον τῆς εἰς χρέωσιν μεταφοράς τοῦ ἐλλείμματος καὶ κατ' ὃ μέτρον ἕκαστον Κράτος, ἐντὸς τῆς διετοῦς περιόδου

τῆς ληγούσης μετὰ τὴν ἀποχώρησιν τοῦ ἐν ἀταξίᾳ Κράτους, μετέσχε μετ' αὐτοῦ εἰς τὴν Σύμβασιν.

4. Τὸ Κράτος, τοῦ ὁποῖου αἱ γραμμαὶ διεγράφησαν κατὰ τοὺς ἀνωτέρω ἐν παρ. 2 ἀναφερομένους ὄρους, δὲν δύναται νὰ καταστήσῃ ταύτας ἐκ νέου δεκτὰς εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν, εἰμὴ μόνον μετὰ προηγουμένην καταβολὴν τῶν ὀφειλομένων ποσῶν διὰ τὰ ὑπ' ὄψιν ἔτη, ἐντόκως δὲ πρὸς πέντε τοῖς ἑκατὸν ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ ἔκτου μηνὸς μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν καθ' ἣν τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἀπηύθυνεν αὐτῶ τὴν πρώτην πρόσκλησιν πρὸς πληρωμὴν τῶν βαρυνουσῶν αὐτὸ εἰσφορῶν.

#### Ἄρθρον 3.

1. Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον δημοσιεύει μηνιαῖον δελτίον περιλαμβάνον τὰς ἀναγκαίας πρὸς ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως πληροφορίας, συγκεκριμένως δὲ τὰς ἀνακοινώσεις σχετικῶς μετὰ τὸν πίνακα τῶν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν καὶ ἄλλων ἐπιχειρήσεων καὶ τὰ ἀποκλειόμενα τῆς μεταφορᾶς ἢ ὑπὸ ὠρισμένους ὄρους μεταφερόμενα ἐμπορεύματα ὡς καὶ μελέτας ὡς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον κρίνει σκόπιμον νὰ περιλάβῃ ἐν αὐτῶ.

2. Τὸ δελτίον συντάσσεται εἰς γαλλικὴν καὶ γερμανικὴν γλῶσσαν. Εἰς ἕκαστον Κράτος καὶ εἰς ἑκάστην τῶν ἐνδιαφερομένων διοικήσεων ἀποστέλλεται ἐν ἀντίτυπον δωρεάν. Τὰ ἐπὶ πλεόν αἰτούμενα ἀντίτυπα παρέχονται ἐπὶ πληρωμῇ εἰς τιμὴν ὀριζομένην ὑπὸ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

#### Ἄρθρον 4.

1. Αἱ καταστάσεις καὶ χρεώσεις διὰ διεθνείας μεταφορᾶς, αἱ ὁποῖαι παρέμειναν ἀπλήρωτοι, δύναται νὰ ἀποσταλοῦν ὑπὸ τῆς δικαιοῦχου ἐπιχειρήσεως εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἵνα διευκολύνῃ τοῦτο τὴν εἰσπραξίαν των. Πρὸς τοῦτο, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἀπευθύνει ὄχλησιν εἰς τὴν ὀφειλέτιδα μεταφορικὴν ἐπιχείρησιν πρὸς διακανονισμόν τοῦ ὀφειλομένου ποσοῦ ἢ δικαιολόγησιν τῆς πρὸς πληρωμὴν ἀρνήσεώς της.

2. Ἄν τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον κρίνῃ ὅτι αἱ προταθεῖσαι δικαιολογίαι τῆς ἀρνήσεως εἶναι ἐπαρκῶς βάσιμοι, παραπέμπει τοὺς ἀντιδίκους εἰς προσφυγὴν ἐνώπιον τοῦ ἀρμοδίου δικαστηρίου ἢ ἐφόσον οἱ ἀντίδικοι ζητήσουν τοῦτο, ἐνώπιον τοῦ Διαιτητικοῦ δικαστηρίου, τοῦ προβλεπομένου ἐν ἄρθρῳ 61 τῆς Συμβάσεως (Παράρτημα IV).

3. Ἄν τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον κρίνῃ ὅτι ὀφείλεται πράγματι τὸ ὅλον ἢ μέρος τοῦ ποσοῦ, δύναται, ἀφοῦ συμβουλευθῇ ἐμπειρογνώμονα, νὰ δηλώσῃ ὅτι ἡ ὀφειλέτις μεταφορικὴ ἐπιχείρησις ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλῃ εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον τὸ ὅλον ἢ μέρος τῆς χρεώσεως. Τὸ οὗτω καταβαλλόμενον ποσὸν πρέπει νὰ παραμείνῃ κατατεθειμένον μέχρις ἐκδόσεως ἀποφάσεως ἐπὶ τῆς οὐσίας τῆς διαφορᾶς ὑπὸ τοῦ ἀρμοδίου δικαστηρίου ἢ ὑπὸ τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου τοῦ προβλεπομένου ἐν ἄρθρῳ 61 τῆς συμβάσεως (Παράρτημα IV).

4. Ἄν ἡ μεταφορικὴ ἐπιχείρησις δὲν συμμορφωθῇ ἐντὸς δεκαπέντε ἡμερῶν πρὸς τὰς ἐπιταγὰς τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, ἀπευθύνεται πρὸς αὐτὴν νέα ὄχλησις περιλαμβάνουσα καὶ ὑπόδειξιν τῶν συνεπειῶν τῆς ἀρνήσεώς της.

5. Μετὰ δεκαήμερον ἀπὸ τῆς νέας ταύτης ὄχλησεως, ἐφόσον αὕτη παρέμεινεν ἄκαρπος, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἀπευθύνει εἰς τὸ συμβεβλημένον Κράτος ἐκ τοῦ ὁποῖου ἐξαρτᾶται ἡ μεταφορικὴ ἐπιχείρησις ἠτιολογημένην εἰδοποίησιν μετὰ προσκλήσεως πρὸς τὸ Κράτος τοῦτο ὅπως σκεφθῇ τοῦτο περὶ τῶν ληπτέων μέτρων συγκεκριμένως δ' ὅπως τοῦτο ἐξετάσῃ ἂν πρέπει νὰ διατηρήσῃ ἐν τῷ πίνακι τὰς γραμμὰς τῆς ὀφειλέτιδος μεταφορικῆς ἐπιχειρήσεως.

6. Ἄν τὸ συμβεβλημένον Κράτος, ἐξ οὗ ἐξαρτᾶται ἡ ὀφειλέτις μεταφορικὴ ἐπιχείρησις, δηλώσῃ ὅτι, παρὰ τὴν μὴ πληρωμὴν, δὲν νομίζει ὅτι ὀφείλει νὰ διαγράψῃ ἐκ τοῦ πίνακος τὴν ἐπιχείρησιν ταύτην ἢ ἂν ἀφήσῃ ἀναπάντητον ἐπὶ ἐξ ἑβδομάδας τὴν ἀνακοίνωσιν τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, θεωρεῖται τοῦτο αὐτοδικαίως ἀναδεχθῆν τὴν ἐγγύησιν περὶ φερεγγυότητος τῆς ἐν λόγῳ ἐπιχειρήσεως δι' ὅτι ἀφορᾷ εἰς τὰς ἐκ διεθνῶν μεταφορῶν προκυπτούσας χρεώσεις.

#### Ἄρθρον 5.

Πρὸς κάλυψιν δαπανῶν προκυπτουσῶν ἐκ τῶν ἐν ἄρθρῳ 58 παρ. 1 στοιχ. δ) ἕως στ) τῆς Συμβάσεως προβλεπομένων ἐνεργειῶν, εἰσπράττεται εἰδικὴ ἀμοιβή. Τὸ ποσὸν τῆς ἀμοιβῆς ταύτης ὀρίζεται ὑπὸ τῆς Διοικ. Ἐπιτροπῆς ἐπὶ προτάσει τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

(Ἄρθρον 68 παρ. 3)

### ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟΝ

### ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΩΣ

#### Ἄρθρον 1.

Αἱ Κυβερνήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἀνακοινοῦν τὰς προτάσεις των ἐπὶ θεμάτων τῆς ἀρμοδιότητος τῆς Ἐπιτροπῆς εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν Διεθνῶν Σιδηροδρομικῶν Μεταφορῶν, τὸ ὁποῖον φέρει ταύτας ἀμέσως εἰς γνώσιν τῶν ἄλλων συμβεβλημένων Κρατῶν.

#### Ἄρθρον 2.

Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον συγκαλεῖ εἰς σύνοδον τὴν Ἐπιτροπὴν ὡσάντις ὑπάρχει ἀνάγκη ἢ ἐπὶ τῇ αἰτήσει πέντε τούλάχιστον συμβεβλημένων Κρατῶν.

Περὶ τῶν συνόδων τῆς Ἐπιτροπῆς εἰδοποιοῦνται ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη πρὸ δύο μηνῶν. Ἡ εἰδοποίησις πρέπει νὰ μνημονεύῃ ἀκριβῶς τὰ θέματα, τῶν ὁποίων ζητεῖται ἡ ἐγγραφή ἐν τῇ ἡμερησίᾳ διατάξει.

#### Ἄρθρον 3.

Ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη δύναται νὰ συμμετέχουν εἰς τὰς ἐργασίας τῆς Ἐπιτροπῆς.

Εἶναι δυνατὴ ἡ ἀντιπροσωπευσις Κράτους δι' ἐτέρου Κράτους. Ἐν ὅμως Κράτος δὲν δύναται νὰ ἀντιπροσωπεύσῃ περισσότερα τῶν δύο Κρατῶν.

Ἐκαστον Κράτος βαρύνεται μετὰ τὰς δαπάνας τῶν ἀντιπροσώπων του.

#### Ἄρθρον 4.

Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον εἰσηγεῖται τὰ ἐξεταστέα θέματα καὶ ἀναλαμβάνει τὴν ὑπηρεσίαν Γραμματείας τῆς Ἐπιτροπῆς. Ὁ Διευθυντὴς καὶ ὁ Ὑποδιευθυντὴς τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου συμμετέχουν εἰς τὰς συνεδριάσεις τῆς Ἐπιτροπῆς μετὰ συμβουλευτικῆς ψήφου.

#### Ἄρθρον 5.

Ἀπὸ συμφώνου μετὰ τῆς πλειοψηφίας τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον προσκαλεῖ ὅπως παραστοῦν εἰς τὰς συνεδριάσεις τῆς Ἐπιτροπῆς καὶ ἀντιπρόσωποι:

- α) Μὴ συμβεβλημένων Κρατῶν.
- β) Διεθνῶν Κρατικῶν Ὄργανισμῶν, ἀρμοδίων εἰς θέματα μεταφορῶν ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀμοιβαιότητος.
- γ) Διεθνῶν μὴ Κρατικῶν Ὄργανισμῶν, ἀσχολουμένων μετὰ τὰς μεταφορᾶς, ὑπὸ τὸν ὄρον ἀμοιβαιότητος.

#### Ἄρθρον 6.

Ἡ Ἐπιτροπὴ συγκροτεῖται νομίμως ὅταν τὸ τρίτον τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἀντιπροσωπεύεται ἐν αὐτῇ.

#### Ἄρθρον 7.

Ἡ Ἐπιτροπὴ ὀρίζει δι' ἑκάστην σύνοδον ἓνα πρόεδρον καὶ ἓνα ἢ δύο ἀντιπροέδρους.

#### Ἄρθρον 8.

Αἱ συζητήσεις γίνονται εἰς γαλλικὴν καὶ εἰς γερμανικὴν γλῶσσαν. Αἱ ἐκθέσεις τῶν μελῶν τῆς Ἐπιτροπῆς μεταφράζονται ἀμέσως διὰ ζώσης φωνῆς καὶ κατὰ τὸ οὐσιαστικὸν αὐτῶν περιεχόμενον. Τὸ κείμενον τῶν προτάσεων καὶ τῶν ἀνακοινώσεων τοῦ Προέδρου μεταφράζεται διεξοδικῶς.

#### Ἄρθρον 9.

Ἡ ψηφοφορία γίνεται κατ' ἀντιπροσωπεῖαν καὶ, ἐφόσον ὑποβάλλεται πρὸς τοῦτο αἴτησις, δι' ὀνομαστικῆς κλήσεως. Ἐκάστη ἀντιπροσωπεῖα συμβεβλημένου Κράτους, ἀντιπροσω

πρωμένου εν τῇ συνεδριάσει, δικαιούται μίας μόνον ψήφου.

Ἡ πρότασις γίνεται δεκτή ἐφ' ὅσον:

α) Ἐλαβε μέρος εἰς τὴν ψηφοφορίαν τὸ ἥμισυ τοῦλάχιστον τῶν ἐν τῇ Ἐπιτροπῇ ἐκπροσωπούμενων ἀντιπροσωπειῶν.

β) Συνεκέντρωσε τὴν πλειοψηφίαν τῶν ψήφων, μὴ συμπεριλαμβανομένων τῶν ἀποχῶν.

#### \*Ἀρθρον 10.

Τὰ πρακτικὰ τῶν συνεδριάσεων θὰ περιλαμβάνουν περίληψιν τῶν συζητήσεων εἰς ἀμοτέρας τὰς γλώσσας.

Αἱ πρότασις καὶ αἱ ἀποφάσεις πρέπει νὰ καταχωρίζονται εἰς τὰ πρακτικὰ κατὰ γράμμα εἰς ἀμοτέρας τὰς γλώσσας. Ἐν ἀσυμφωνίᾳ μεταξὺ τοῦ γαλλικοῦ καὶ τοῦ γερμανικοῦ κειμένου τοῦ πρωτοκόλλου ὡς πρὸς τὰς ἀποφάσεις ἰσχύει τὸ γαλλικὸν κείμενον.

Τὰ πρακτικὰ διανέμονται εἰς τὰ μέλη τὸ ταχύτερον δυνατόν, ἐφόσον δὲ ἡ ἔγκρισις τούτων δὲν εἶναι δυνατὴ ἐντὸς τῆς συνόδου, τὰ μέλη θὰ ἀποστέλλουν τὰς τυχόν διορθώσεις εἰς τὴν Γραμματεῖαν ἐντὸς εὐλόγου προθεσμίας.

#### \*Ἀρθρον 11.

Πρὸς διευκόλυνσιν τῶν ἐργασιῶν, ἡ Ἐπιτροπὴ δύναται νὰ συστήσῃ ὑποεπιτροπὰς. Δύναται ἀκόμη αὕτη νὰ συστήσῃ ὑποεπιτροπὰς ἐπιφορτισμένας νὰ προετοιμάσουν διὰ μεταγενετέραν σύνοδον ὀρισμένα θέματα.

Ἐκάστη ὑποεπιτροπὴ ὀρίζει ἓνα πρόεδρον, ἓνα ἀντιπρόεδρον καὶ ἐφόσον ὑπάρχει ἀνάγκη, ἓνα εἰσηγητήν. Κατὰ τὰ λοιπὰ ἐφαρμόζονται εἰς τὰς ὑποεπιτροπὰς κατ' ἀναλογίαν αἱ διατάξεις τῶν ἀρθρῶν 1 ἕως 5 καὶ 8 ἕως 10.

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

(\*Ἀρθρον 61)

### ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ

\*Ἀρθρον 1.

#### Ἀριθμὸς Διαιτητῶν.

Τὰ διαιτητικὰ δικαστήρια, τὰ ὁποῖα συγκροτοῦνται ὅπως δικάσουν διαφορὰς, ἐξαίρεσει ἐκείνων αἱ ὁποῖαι ἀναφέρονται μεταξὺ Κρατῶν, συντίθενται ἐξ ενός, ἐκ τριῶν ἢ ἐκ πέντε διαιτητῶν κατὰ τοὺς ὅρους τοῦ οἰκείου συνυποσχετικοῦ.

\*Ἀρθρον 2.

#### Ἐκλογή τῶν Διαιτητῶν.

1. Ὁ πίναξ τῶν διαιτητῶν καταρτίζεται ἐκ τῶν προτέρω. Ἐκαστὸν τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν δύναται νὰ ὀρίσῃ δύο τὸ πολὺ ὑπάρχουσ, κεκτημένους εἰδικὴν κατάρτισιν εἰς τὸ Διεθνὲς Δίκαιον τῶν μεταφορῶν, ἵνα ἐγγραφῶσιν εἰς τὸν ὑπὸ τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως καταρτιζόμενον καὶ ἐκάστοτε συμπληρούμενον πίνακα διαιτητῶν.

2. Ἄν τὸ συνυποσχετικὸν προβλέπῃ ἓνα μόνον διαιτητὴν, οὗτος ἐκλέγεται διὰ κοινῆς συμφωνίας τῶν ἐν ἀντιδικίᾳ μερῶν.

Ἄν τὸ συνυποσχετικὸν προβλέπῃ τρεῖς ἢ πέντε διαιτητὰς, ἕκαστος τῶν ἀντιδικῶν ἐκλέγει ἓνα ἢ δύο, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, διαιτητὰς.

Οἱ ἐκλεγέντες κατὰ τὸ προηγούμενον ἐδάφιον διαιτητὰὶ ὀρίζουν διὰ κοινῆς συμφωνίας τὸν τρίτον ἢ τὸν πέμπτον, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, διαιτητὴν, ὅστις καὶ προεδρεύει τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου.

Ἄν οἱ ἀντιδικοὶ διαφωνοῦν ὡς πρὸς τὴν ἐκλογήν τοῦ μοναδικοῦ διαιτητοῦ ἢ ἂν οἱ ἐκλεγέντες ὑπὸ τῶν ἀντιδικῶν διαιτητῶν διαφωνοῦν ὡς πρὸς τὸν ὀρισμὸν τοῦ τρίτου ἢ τοῦ πέμπτου, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, διαιτητοῦ, τὸ διαιτητικὸν δικαστήριον συμπληροῦται διὰ διαιτητοῦ ὀριζομένου, ἐπὶ τῇ αἰτήσῃ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, ὑπὸ τοῦ Προέδρου τοῦ Ἑλβετικοῦ Ὁμοσπονδιακοῦ Δικαστηρίου.

Τὸ διαιτητικὸν δικαστήριον συγκροτεῖται ἐκ προσώπων περιλαμβανομένων ἐν τῷ κατὰ τὴν παρ. 1 πίνακι. Ἄν ὅμως τὸ συνυποσχετικὸν προβλέπῃ πέντε διαιτητὰς, ἕκαστος τῶν ἀντιδικῶν δύναται νὰ ὀρίσῃ ἓνα διαιτητὴν ἐκτὸς τοῦ πίνακος.

3. Ὁ μοναδικός, ὁ τρίτος ἢ ὁ πέμπτος διαιτητὴς πρέπει νὰ εἶναι ἐθνικότητος διαφοροῦ τῆς τῶν ἀντιδικῶν.

Ἡ ἐν τῇ δίκῃ παρέμβασις τρίτου οὐδὲλως ἐπηρεάζει τὴν σύνθεσιν τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου.

\*Ἀρθρον 3.

Συνυποσχετικόν.

Οἱ προσφεύγοντες εἰς διαιτησίαν ἀντιδικοὶ συνάπτουν συνυποσχετικὸν τὸ ὁποῖον καθορίζει εἰδικῶς:

α) Τὸ ἀντικείμενον τῆς διαφορᾶς, ὀριζόμενον μετὰ πάσης δυνατῆς σαφηνείας καὶ ἀκριβείας.

β) Τὴν σύνθεσιν τοῦ δικαστηρίου καὶ τὰς ἀναγκαίας διὰ τὸν ὀρισμὸν τοῦ ἢ τῶν διαιτητῶν προθεσμίας.

γ) Τὸν τόπον συνόδου τοῦ δικαστηρίου.

Διὰ τὴν ἐναρξιν τῆς διαιτητικῆς διαδικασίας, τὸ συνυποσχετικὸν πρέπει νὰ κοινοποιηθῇ εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον.

\*Ἀρθρον 4.

Διαδικασία.

Αὐτὸ τοῦτο τὸ διαιτητικὸν δικαστήριον ἀποφασίζει περὶ τῆς ἀκολουθητέας διαδικασίας λαμβάνον πρὸς τοῦτο ὑπ' ὄψιν τὰς κάτωθι διατάξεις:

α) Τὸ διαιτητικὸν δικαστήριον ἐρευνᾷ καὶ ἀποφασίζει ἐπὶ τῆς ἐπιδίκου διαφορᾶς, ἥς ἐπελήφθη, βάσει τῶν ἀπὸ μέρους τῶν ἀντιδικῶν προσαχθέντων στοιχείων χωρὶς νὰ δεσμεύεται ὡς πρὸς τὴν κρίσιν τοῦ ἀπὸ οἰασθήποτε ἐρμηνείας τῶν ἀντιδικῶν.

β) Δὲν δύναται νὰ ἐπιδικάσῃ τίποτε περισσότερον ἢ διαφωρον τοῦ ἀντικειμένου τῆς αἰτήσεως τοῦ ἐνάγοντος, οὐδὲ ἔλαττον ἐκείνου ὅπερ ὁ ἐναγόμενος ἀνεγνώρισεν ὡς ὀφειλόμενον.

γ) Ἡ διαιτητικὴ ἀπόφασις, δεόντως ἠτιολογημένη, ἐκδίδεται ὑπὸ τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου καὶ κοινοποιεῖται εἰς τοὺς ἀντιδικούς μὲσω τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

δ) Ἐξαίρεσει τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν ἀντίθετος διάταξις ἀναγκαστικοῦ δικαίου ἰσχύει ἐν τῷ τόπῳ ὅπου ἐδρεύει τὸ διαιτητικὸν δικαστήριον, ἡ διαιτητικὴ ἀπόφασις εἰς οὐδὲν ὑπόκειται ἐνδίκῳ μέσῳ ἐκτὸς τῆς ἀναθεωρήσεως καὶ τῆς ἐπὶ ἀκυρότητι προσβολῆς.

\*Ἀρθρον 5.

Γραμματεία.

Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἐκτελεῖ χρεὴ γραμματέως τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου.

\*Ἀρθρον 6.

Τέλη.

Ἡ διαιτητικὴ ἀπόφασις ὀρίζει τὸ ποσὸν τῶν δικαστικῶν τελῶν καὶ δαπανῶν συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ἀμοιβῶν τῶν διαιτητῶν, καὶ ὀρίζει εἰς ποῖον τῶν ἀντιδικῶν εἶναι τοῦτο καταλογηστέον ἢ κατὰ ποῖαν ἀναλογίαν εἶναι τοῦτο κατανεμητέον μεταξὺ τῶν ἀντιδικῶν.

### ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΝ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΝ

Εἰς τὰς Διεθνεῖς Συμβάσεις τὰς ἀφορώσας τὰς διὰ τοῦ σιδηροδρόμου μεταφορὰς ἐμπορευμάτων (CIM) καὶ ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν (CIV) τὰς ὑπογραφείσας ἐν Βέρνη τὴν 25ην Φεβρουαρίου 1961.

### Οἱ Ὑπογεγραμμένοι Πληρεξούσιοι

συνεφώνησαν ἐπὶ τῶν κάτωθι διατάξεων:

I

1. Τὰ Κράτη τὰ ὁποῖα δὲν ὑπέγραψαν τὰς Συμβάσεις τῆς 25 Ὀκτωβρίου 1952 καὶ τῆς 25 Φεβρουαρίου 1961, ἢ ἐδαφικὰ τμήματα τῶν Κρατῶν τούτων, ἐπὶ τῶν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν τῶν ὁποίων ἐφαρμόζονται αἱ Συμβάσεις τῆς 25 Ὀκτωβρίου 1952, δύναται νὰ ἀνακοινώσουν εἰς τὴν Ἑλβετικὴν Κυβέρνησιν, ὅτι ἀπεδέχθησαν διὰ τῆς ἐσωτερικῆς νομοθετικῆς ὁδοῦ τὰς διατάξεις τῶν Συμβάσεων τοῦ 1961 καὶ ὅτι θὰ ἐφαρμόσουν ταύτας συμφώνως πρὸς τοὺς ἰδίους αὐτῶν καταστατικούς ὅρους.

2. Γνωμένης τῆς ἀνωτέρω προβλεπομένης ἀνακοινώσεως, ἐπέρχονται τὰ κάτωθι ἀποτελέσματα:

α) Αἱ διατάξεις τῶν Συμβάσεων τοῦ 1961 ἐφαρμόζονται

εις τὰς σχέσεις μεταξύ τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν καὶ τῶν Κρατῶν ἢ ἑδαφικῶν τμημάτων τῶν ἀνωτέρω ὑπὸ τὴν ἔνδειξιν 1. ἀναφερομένων καὶ τὰ ὁποῖα προέβησαν εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἀνακοίνωσιν ἀπὸ τῆς λήξεως προθεσμίας τριάκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας λήξεως τῆς ἀνακοίνωσης ὑπὸ τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως, ἐφόσον αἱ Συμβάσεις τελοῦν ἐν ἰσχύϊ ἢ ἐν ἀντιθέτῳ περιπτώσει, ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος αὐτῶν.

6) Ἡ Ἑλβετικὴ Κυβέρνησις θεθαίρει τὴν ἡμερομηνίαν λήξεως τῆς ἀνακοίνωσης καὶ ἀνακοινοῖ ταύτην εἰς τὰ ὑπογράφαντα τὰς Συμβάσεις τοῦ 1961 Κράτη, ὡς καὶ εἰς τὰ Κράτη ἢ ἑδαφικὰ τμήματα Κρατῶν, τὰ ὁποῖα ἐποίησαντο χρῆσιν τῆς ὑπὸ ἔνδειξιν 1. ἀνωτέρω προβλεπομένης δυνατότητος.

γ) Τὰ Κράτη ἢ τὰ ἑδαφικὰ τμήματα Κρατῶν, τὰ ἀναφερόμενα ὑπὸ τὴν ἀνωτέρω ἔνδειξιν 1. ἔχουσι τὰς αὐτὰς ὑποχρεώσεις καὶ δικαιώματα μετὰ τὰ κυρώσαντα ἢ προσχωρήσαντα εἰς τὰς Συμβάσεις τοῦ 1961 Κράτη ὑπὸ τὰς κάτωθι ἐπισημολάξεις:

—ὅτι, ἡ συμμετοχὴ αὐτῶν εἰς τὰ συμβούλια καὶ συσκέψεις τῶν Ἐπιτροπῶν θὰ ἐξασφαλίζεται ὑπὸ ἐκπροσώπων καὶ ἐμπειρογνημόνων τῶν σιδηροδρομικῶν δικτύων, ἐχόντων συμβουλευτικὴν ψῆφον, αἱ δὲ ἀπόψεις τῶν ἐπὶ τῶν σχετικῶν προτάσεων ἐκφέρονται κεχωρισμένως καὶ σημειοῦνται εἰς τὰ πρακτικά, —ὅτι, μέχρι καθιερώσεως νεωτέρας ρυθμίσεως δὲν ἀσκῶσι τὸ ἐν ἄρθρῳ 69 παράγραφοι 3 καὶ 4 τῆς CIM καὶ ἐν ἄρθρῳ 68 παρ. 3 τῆς CIM προβλεπόμενον δικαίωμα ἐναντιώσεως ἐπίσης δέ,

—ὅτι, δὲν ἔχουσι ὑποχρέωσιν τηρήσεως τῶν ὑπὸ τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν λαμβανομένων ἀποφάσεων, ἀναφερομένων εἰς τὴν καθιέρωσιν νέων διατάξεων, ἀλλὰ ὅτι δύνανται ν' ἀποφασίσωσι αὐτονόμως ὡς πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἐν λόγῳ διατάξεων καὶ ὡς πρὸς τὴν ἀποδοχὴν αὐτῶν διὰ τῆς ἐσωτερικῆς νομοθετικῆς ὁδοῦ καὶ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν συμφώνως πρὸς τοὺς ἰδίους αὐτῶν καταστατικούς ὅρους.

3. Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τοῦ Κεφαλαίου I τοῦ παρόντος Συμπληρωματικοῦ Πρωτοκόλλου, δὲν ἀρκεῖ ἡ δήλωσις ἐνὸς μόνον τῶν ὄψιν κρατῶν ἢ ἑδαφικῶν τμημάτων Κρατῶν, ὅτι ἐπιθυμεῖ νὰ ποιήσῃται χρῆσιν τῆς ὑπὸ ἔνδειξιν 1. ἀνωτέρω μνημονευομένης προσφορᾶς τῶν ὑπογραψάντων Κρατῶν. Αἱ συμφώνως τῇ ἐνδείξει 1. ἀνωτέρω γενόμεναι ἀνακοινώσεις, πρέπει νὰ συμπίπτουν καὶ δεσμεύουν ἕκαστον τῶν ὑπ' ὄψιν κρατῶν ἢ ἑδαφικῶν τμημάτων τηρουμένων ὅπως-δήποτε τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 68 τῆς CIM καὶ τοῦ ἄρθρου 67 τῆς CIV.

## II

1. Ἡ Κυβέρνησις τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου ἐπὶ τῷ σκοπῷ ὅπως καταστήσῃ ὑποχρεωτικὰς διὰ τὸν πελάτην —κατὰ τὸ ἐσωτερικὸν δίκαιον τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου καὶ τῆς Βορείου Ἰρλανδίας— τὰς διατάξεις τῶν Συμβάσεων τοῦ 1961, ὡς πρὸς ὅτι ἀφορᾷ τὰς γραμμὰς τῶν ἑδαφικῶν τμημάτων τῶν μὴ ὑπογραψάντων ἢ μὴ προσχωρησάντων εἰς τὰς Συμβάσεις ταύτας Κρατῶν, κατὰ παρέκκλισιν ἀπὸ τῶν διατάξεων τῶν Συμβάσεων τούτων, δικαιούται νὰ περιλάβῃ διὰ τὰς ἐκ τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου μεταφορᾶς εἰς τὰ ἐντυπα ὑποδείγματα τῆς φορτωτικῆς (CIM) τοῦ διεθνούς εἰσιτηρίου καὶ τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν (CIV) εἰδικὴν μνεῖαν τοῦ παρόντος συμπληρωματικοῦ πρωτοκόλλου.

2. Λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν ὅτι ἡ σχετικὴ μετὰ τὰς μεταφορὰς νομοθεσίᾳ τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου δὲν συμπεριλαμβάνει ὑποχρέωσιν δημοσιεύσεως τῶν τιμολογίων, οὔτε καὶ ὁμοιομόρφου ἐφαρμογῆς τῶν ἐναντι τῶν πελατῶν, γίνεται δεκτὸν ὅτι:

α) Αἱ διατάξεις τῆς CIM δὲν ἔχουσι ἐφαρμογὴν ἐντὸς τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου ἐφ' ὅσον συμπεριλαμβάνουσι τὴν ὑποχρέωσιν δημοσιεύσεως τῶν τιμολογίων καὶ ὁμοιομόρφου ἐφαρμογῆς τῶν ἐναντι τῶν πελατῶν.

β) Τὰ κόμιστρα καὶ πρόσθετα τέλη, τὰ ὁποῖα ὁ σιδηροδρομὸς δικαιούται νὰ εἰσπράττῃ ἐν τῇ περιοχῇ τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου ἔχουσι ἐφαρμογὴν ἐπὶ τῶν διεθνῶν μεταφορῶν τῶν ὑποκειμένων εἰς τὴν CIM.

3. Μέχρι συνάψεως καὶ θέσεως ἐν ἰσχύϊ εἰδικῆς τροποποιήσεως τοῦ Παραρτήματος I τῆς CIM συμπεριλαμβανούσης

τὰς κατὰ παρέκκλισιν διατάξεις σχετικὰς μετὰ τὰς συνδευσιμῆνας διὰ σιδηροδρόμου καὶ θαλασσίας ὁδοῦ μεταφορᾶς ἐπικυδύων ὑλῶν μεταξὺ Ἑπαιρωτικῆς Εὐρώπης καὶ Ἠνωμένου Βασιλείου, αἱ βάσει τῆς CIM μεταφερόμεναι ἐπικυδύων ὑλῶν πρὸς ἢ ἐκ τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου, δεόν κύνδυναι ὕλαι πρὸς ἢ ἐκ τῶν Παραρτήματος I ἀφ' ὅπως πληρῶσι τὰς διατάξεις τοῦ Παραρτήματος I ἀφ' ἐνός, καὶ ἀφ' ἑτέρου τοὺς ἐσωτερικῶς ἐν τῇ Ἠνωμένῳ Βασιλείῳ ἰσχύοντας ὅρους τῶν σιδηροδρομικῶν καὶ ἀεροπολικῶν Κανονισμῶν συναφῶς μετὰ τὴν μεταφορὰν ἐπικυδύων ὑλῶν.

## III

Ἡ Κυβέρνησις τῆς Γαλλικῆς Δημοκρατίας ἐπιφυλάσσει ὡς πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 9 παρ. 3 τῆς CIM τὰς ἀφορᾶσας τὰς ἰδιαιτέρας τιμολογιακὰς συμφωνίας καὶ δηλοῖ ὅτι ὡς πρὸς αὐτὴν, αἱ ἐν λόγῳ διατάξεις, ἐν οὐδεμίᾳ περιπτώσει θὰ λογιζόμεναι ἐπικρατέστεραι ἐναντι τῶν διατάξεων τῆς Συνθήκης διὰ τὴν ἰδρυσιν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος Ἄνθρακος καὶ Χάλυβος, οὔτε καὶ ἐναντι τῶν καθιερωθέντων ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῆς κοινῆς πολιτικῆς τῶν μεταφορῶν προβλεπομένης ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 74 τῆς ἀπὸ 25 Μαρτίου 1957 Συμβάσεως περὶ ἰδρύσεως τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος.

## IV

Τὸ παρὸν πρωτόκολλον, συμπληροῦν τὰς Συμβάσεις τοῦ 1961, παραμένει ἀνοικτὸν πρὸς ὑπογραφήν μέχρι τῆς 1ης Μαΐου 1961.

Τὸ πρωτόκολλον τοῦτο ὑπόκειται εἰς κύρωσιν.

Κράτη τὰ ὁποῖα δὲν θὰ ἔχουν ὑπογράψει μέχρι τῆς ἡμερομηνίας ταύτης τὸ παρὸν πρωτόκολλον ὡς καὶ τὰ μετέχοντα εἰς τὰς προαναφερομένας Συμβάσεις Κράτη, κατ' ἐφαρμογὴν τῶν ἄρθρων 67 τῆς CIM καὶ 66 τῆς CIV, δύνανται νὰ προσχωρήσουν εἰς τὸ παρὸν πρωτόκολλον δι' ἀνακοινώσεως.

Τὸ ὄργανον ἐπικυρώσεως ἢ ἡ ἀνακοίνωσις προσχωρήσεως θὰ κατατίθενται παρὰ τῇ Ἑλβετικῇ Κυβερνήσει.

Τὸ κεφάλαιον I τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου τίθεται ἐν ἰσχύϊ ἐξ ἑξ ἡμέρας πρὸ τῆς προβλεπομένης ἡμερομηνίας ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῶν Συμβάσεων τοῦ 1961.

Εἰς πίστῳσιν τοῦ παρόντος οἱ κάτωθι πληρεξούσιοι, βάσει ἐξουσιοδοτήσεως κατὰ τὸν δέοντα τύπον, υπέγραψαν τὸ παρὸν πρωτόκολλον.

Ἐγένετο ἐν Βέρνην τὴν 25ην Φεβρουαρίου 1961 εἰς ἐν μόνον ἀντίτυπον τὸ ὁποῖον θὰ παραμείνῃ κατατεθειμένον ἐν τοῖς Ἀρχείοις τῆς Ἑλβετικῆς Ὀμοσπονδίας, αὐθεντικὸν δὲ ἀντίγραφον τοῦ ὁποῖου θὰ δοθῇ εἰς ἕκαστον τῶν συμβαλλομένων Μελῶν:

Διὰ τὴν Αὐστρίαν: DR. KREMPLEK

Διὰ τὸ Βέλγιον: F. SEY NAËVE

Διὰ τὴν Βουλγαρίαν: S. DRAGOMIROV

Διὰ τὴν Δανίαν: TH. JENSEN

Διὰ τὴν Ἰσπανίαν: MARQUIS DE MIRAFLORES

Διὰ τὴν Φιλανδίαν: OSMO ORKOMIES

Διὰ τὴν Γαλλίαν: E. DENNERY

Διὰ τὴν Ἑλλάδα: A. HART—SOUTZOS

Διὰ τὴν Οὐγγαρίαν: SKONDA ODON

Διὰ τὴν Ἰταλίαν: LUIGI BRANCA

Διὰ τὸν Λίβανον: RAIF ABILLAMA

Διὰ τὸ Λιχτενστάιν: A. HILBE

Διὰ τὸ Λουξεμβούργον: A. CLEMANG

Διὰ τὴν Νορβηγίαν: HENR. A. BROCH

Διὰ τὴν Ὀλλανδίαν: H. E. SCHEFFER (διὰ τὸ ἐν Εὐρώπῃ Βασίλειον)

Διὰ τὴν Πολωνίαν: BATKOWSKI

Διὰ τὴν Πορτογαλίαν: MARIO DIAS TRIGO

Διὰ τὴν Ρουμανίαν: G. NISTORAN

Διὰ τὸ Ἠνωμένον Βασίλειον Μεγάλης Βεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας: J. S. ROOKE — A. H. KENT

Διὰ τὴν Σουηδίαν: GLAS NORDSTROM

Διὰ τὴν Ἑλβετίαν: SCHALLER

Διὰ τὴν Τσεχοσλοβακίαν: JAN OBHLIDAL

Διὰ τὴν Τουρκίαν: H. UGAN

Διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίαν: V. NIKOLIC

## ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΑΞΙΣ

τῆς 6ης Ἐπιτροπῆς ἀναθεωρήσεως τῶν Διεθνῶν Συμβάσεων τῶν ἀφορωσῶν εἰς τὴν διὰ τῶν σιδηροδρόμων μεταφορὰν ἐμπορευμάτων (CIM) καὶ ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν (CIV)

Συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 67 τῆς Διεθνούς Συμβάσεως τῆς ἀφορώσης εἰς τὴν διὰ τῶν σιδηροδρόμων μεταφορὰν ἐμπορευμάτων (CIM) καὶ τοῦ ἀρθροῦ 66 τῆς Διεθνούς Συμβάσεως τῆς ἀφορώσης εἰς τὴν διὰ τοῦ σιδηροδρόμου μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν (CIV) ἀμφότερων ἡμερομηνίας 25 Ὀκτωβρίου 1952, ἡ Ἑλβετικὴ Κυβέρνησις συνεκάλεσε διάσκεψιν ἐπὶ τῷ σκοπῷ ἀναθεωρήσεως τῶν ὑπ' ὄψει Συμβάσεων.

Ἡ Διάσκεψις συνήλθεν ἐν Βέρνην ἀπὸ 20 μέχρι 25 Φεβρουαρίου 1961.

Συμμετέσχον εἰς ταύτην οἱ κάτωθι :

## I.

Ἀντιπρόσωποι Κρατῶν συμμετεχόντων εἰς τὰς Συμβάσεις τῆς 25ης Ὀκτωβρίου 1952.

## ΑΥΣΤΡΙΑ

κ.κ. KREMPLER F. Ἐμπορικὸς Διευθυντὴς παρὰ τῷ Ὁμοσπονδιακῷ Ἐπιτετραμμένῳ Συγκοινωνιῶν καὶ Ἡλεκτρικῆς Οἰκονομίας.

RISSEL V. Σύμβουλος Διευθυντῆς παρὰ τῷ Ὁμοσπονδιακῷ Ἐπιτετραμμένῳ Συγκοινωνιῶν καὶ Ἡλεκτρικῆς Οἰκονομίας.

## BELGION

Α.Ε. κ. FERNAND SEYNAEVE Ἐκτακτὸς Πρεσβευτῆς καὶ Πληρεξούσιος τοῦ Βελγίου ἐν Ἑλβετίᾳ.

κ.κ. DELVAULX A. Ἀκόλουθος τῆς Βελγικῆς Πρεσβείας ἐν Βέρνην.

ALVIN C. Διευθυντῆς παρὰ τῷ Ἐπιτετραμμένῳ Συγκοινωνιῶν.

VAN CAUWENBERGE G. Διευθυντῆς Ἐμπορικῆς Ἐπιτετραμμένης τῶν Βελγικῶν Σιδηροδρόμων.

## ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

κ.κ. DRAGOMIROV S. Προϊστάμενος Τμ. Σιδηροδρόμων παρὰ τῷ Ἐπιτετραμμένῳ Συγκοινωνιῶν.

TOMOV E. Γραμματεὺς Α' παρὰ τῇ Πρεσβείᾳ τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Βουλγαρίας ἐν Βέρνην.

## ΔΑΝΙΑ

κ.κ. JENSEN TH. Διευθυντῆς παρὰ τῇ Γενικῇ Διευθύνσει τῶν Κρατικῶν Σιδηροδρόμων Δανίας.

SOLTOFTH J. Τμηματάρχης παρὰ τῇ Γενικῇ Διευθύνσει τῶν Κρατικῶν Σιδηροδρόμων Δανίας.

## ΙΣΠΑΝΙΑ

Α.Ε. κ. ALONSO ALVAREZ DE Ἐκτακτὸς Πρεσβευτῆς καὶ Πληρεξούσιος τῆς Ἰσπανίας ἐν Ἑλβετίᾳ.

TOLERO Y MENCOS DE MIRAFLORES Μαρκήσιος.

κ.κ. DE REPARAZ F. Καθηγητῆς παρὰ τῇ Ἀνωτάτῃ Τεχνικῇ Σχολῇ Μηχανικῶν.

IMEDIO A. Διδάκτωρ Νομικῆς, Βοηθὸς παρὰ τῷ Προϊσταμένῳ τοῦ Ἐμπορικοῦ Τμήματος τοῦ Ἐθνικοῦ δικτύου τῶν Σιδηροδρόμων Ἰσπανίας.

## ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Α.Ε. κ. OSMO ORKOMIES Ἐκτακτὸς Πρεσβευτῆς καὶ Πληρεξούσιος τῆς Φινλανδίας.

M. ARVALA N. G. Ἀνώτερος Ἐπιθεωρητῆς Τμηματάρχης παρὰ τῇ Γενικῇ Διευθύνσει τῶν Κρατικῶν Σιδηροδρόμων Φινλανδίας.

## ΓΑΛΛΙΑ

Α.Ε. κ. ETIENNE DENNERY Ἐκτακτὸς Πρεσβευτῆς καὶ Πληρεξούσιος τῆς Γαλλίας ἐν Ἑλβετίᾳ.

κ.κ. GIRARD CH. Σύμβουλος τῆς Γαλλικῆς Πρεσβείας ἐν Βέρνην.

MAS Y. Πρῶτος Γραμματεὺς τῆς Γαλλικῆς Πρεσβείας ἐν Βέρνην.

CORBIN ED. Μηχανικὸς Γεφυρῶν καὶ Ὀδοστρωμάτων ὑπεύθυνος τῶν διεθνῶν σχέσεων παρὰ τῷ Ἐπιτετραμμένῳ Συγκοινωνιῶν καὶ Ἐπιβατῶν.

DORGES ED. Μηχανικὸς Γεφυρῶν καὶ Ὀδοστρωμάτων, Πρόεδρος τοῦ Τμήματος Οἰκονομικῶν καὶ Διεθνῶν ὑποθέσεων τοῦ Κεντρικοῦ Συμβουλίου Γεφυρῶν καὶ Ὀδοστρωμάτων.

GABARRA J. Γραμματεὺς ἐπὶ τῶν Ἐξωτερικῶν ὑποθέσεων παρὰ τῇ Οἰκονομικῇ Διευθύνσει τοῦ Ἐπιτετραμμένου Ἐξωτερικῶν.

VRINAT J. Γενικὸς Ἐπίτιπος τῶν μεταφορῶν παρὰ τῷ Ἐπιτετραμμένῳ Συγκοινωνιῶν καὶ Ἐπιβατῶν.

MAUREL G. Γενικὸς Ἐπίτιπος τῶν μεταφορῶν παρὰ τῷ Ἐπιτετραμμένῳ Συγκοινωνιῶν καὶ Ἐπιβατῶν.

CAILLAU G. Διευθυντῆς Νομικῶν Μελετῶν καὶ τοῦ Δικαστικοῦ Τμήματος τῶν Γαλλικῶν Σιδηροδρόμων.

LACOSTE L. Ἀρχιμηχανικὸς Προϊστάμενος τοῦ Τμήματος τῶν Ἐμπορευματικῶν μεταφορῶν, παρὰ τῇ Ἐμπορικῇ Διευθύνσει τῶν Γαλλικῶν Σιδηροδρόμων.

POULET J. Ἀρχιμηχανικὸς Προϊστάμενος τοῦ Τμήματος τῶν ἐπιβατικῶν μεταφορῶν παρὰ τῇ Ἐμπορικῇ Διευθύνσει τῶν Γαλλικῶν Σιδηροδρόμων.

## ΕΛΛΑΣ

κ. XAPT - ΣΟΥΤΣΟΣ Α. Δεύτερος Γραμματεὺς ὡς ἀναπληρωτῆς τοῦ Ἐπιτετραμμένου παρὰ τῇ Βασιλικῇ Πρεσβείᾳ τῆς Ἑλλάδος ἐν Βέρνην.

## ΟΥΓΓΑΡΙΑ

κ.κ. SKONDA O. Προϊστάμενος Τμήματος Διεθνῶν ὑποθέσεων παρὰ τῷ Ἐπιτετραμμένῳ Συγκοινωνιῶν καὶ Ταχυδρομείων.

BASKA G. Σύμβουλος παρὰ τῷ Ἐπιτετραμμένῳ Συγκοινωνιῶν καὶ Ταχυδρομείων.

MANASSY B. Ἀνώτερος Διευθυντῆς παρὰ τῷ Ἐπιτετραμμένῳ Συγκοινωνιῶν καὶ Ταχυδρομείων.

BITAA ST. Σύμβουλος παρὰ τῇ Πρεσβείᾳ τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Οὐγγαρίας ἐν Βέρνην.

## ΙΤΑΛΙΑ

κ.κ. BRANCA L. Γενικὸς ὑποδιευθυντῆς τῶν Σιδηροδρόμων Ἰταλικοῦ Κράτους.

BENAZZO A. Σύμβουλος παρὰ τῇ Πρεσβείᾳ τῆς Ἰταλίας ἐν Βέρνην.

MORGANTI A. Γενικὸς Ἐπιθεωρητῆς παρὰ τῇ Γενικῇ Ἐπιθεωρήσει MCTC τοῦ Ἐπιτετραμμένου Συγκοινωνιῶν καὶ Ἐπιβατῶν.

SESSA G. Ἀνώτερος Ἐπιθεωρητῆς παρὰ τῇ Ἐμπορικῇ Ἐπιτετραμμένῳ Συγκοινωνιῶν καὶ Ἐπιβατῶν τῆς Γενικῆς Διευθύνσεως τῶν Σιδηροδρόμων τοῦ Ἰταλικοῦ Κράτους.

## ΛΙΒΑΝΟΣ

Α.Ε. Ἐμίρης RAI ABILLAMA Ἐκτακτὸς Πρεσβευτῆς καὶ Πληρεξούσιος Λιβάνου ἐν Ἑλβετίᾳ.

## ΛΙΧΤΕΝΣΤΑΙΝ

κ. HILBE A. Γραμματεὺς παρὰ τῇ Πρεσβείᾳ τοῦ Πριγκιπάτου τοῦ Λιχτενστάιν ἐν Ἑλβετίᾳ.

## ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟΝ

κ. CLEMANG A. Κυβερνητικὸς Ἐπίτιπος διὰ τὰς ὑποθέσεις τῶν Σιδηροδρόμων.

## ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Α.Ε. κ. KENRICH BROCH Ἐκτακτὸς Πρεσβευτῆς καὶ Πληρεξούσιος τῆς Νορβηγίας ἐν Ἑλβετίᾳ.

κ.κ. TVETEN L. Διευθυντῆς παρὰ τῇ Γενικῇ Διευθύνσει τῶν Κρατικῶν Σιδηροδρόμων Νορβηγίας.

HEIER O. Διευθυντῆς Βοηθὸς παρὰ τῇ Γενικῇ Διευθύνσει τῶν Κρατικῶν Σιδηροδρόμων Νορβηγίας.

## ΟΛΛΑΝΔΙΑ

κ.κ. SCHEFFER H.E. Γενικὸς Σύμβουλος παρὰ τῷ Ἐπιτετραμμένῳ Συγκοινωνιῶν καὶ Ἐπιβατῶν.

DRUIJFF H. J. ὑποπρόεδρος Τμήματος Διεθνῶν

σιδηροδρομικών μεταφορών παρά τῷ Ὑπουργείῳ Μεταφορῶν καὶ τῷ WATERSTAAT.

PARENT A. Γενικός Ἀρχιπεριθεωρητής παρά τῇ Ὑπηρεσίᾳ Οἰκονομικῶν Ὑποθέσεων τῆς Α.Ε. τῶν Σιδηροδρόμων Ὁλλανδίας.

SCHUTTEVAER J. Ἀρχιπεριθεωρητής παρά τῇ Ὑπηρεσίᾳ Οἰκονομικῶν Ὑποθέσεων τῆς Α.Ε. Σιδηροδρόμων Ὁλλανδίας.

HOEBE J. F. W. Γραμματεὺς τῆς Ὁλλανδικῆς Ὁργανώσεως τῶν χρησιμοποιούντων τὸν σιδηρόδρομον (EVO) ἐμπειρογνομῶνων AMSTERDAM.

#### ΠΟΛΩΝΙΑ

κ.κ. BATKOWSKI ST. Μηχανικός Διευθυντὴς τοῦ Τμήματος Διεθνῶν Σχέσεων παρά τῷ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνιῶν.

HOLY E. Προϊστάμενος Τμήματος παρά τῷ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνιῶν.

BRAS W. Ἀνώτερος Σύμβουλος παρά τῷ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνιῶν.

#### ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

κ.κ. DIAS TRIGO M. Μηχανικός Διευθυντὴς τῶν Ὑπηρεσιῶν Ἐκμεταλλεύσεως καὶ Ὑλικῶν παρά τῇ Γενικῇ Διευθύνσει Χερσαίων Μεταφορῶν τοῦ Ὑπουργείου Συγκοινωνιῶν.

TORROAIS VALENTE R. A. Οἰκονομολόγος παρά τῇ Ἐμπορικῇ Ὑπηρεσίᾳ τῶν Σιδηροδρόμων Πορτογαλίας.

GOIS FLGUEIRA L. Δεύτερος Γραμματεὺς παρά τῇ Πρεσβείᾳ τῆς Πορτογαλίας ἐν Βέρνη.

#### ΡΟΥΜΑΝΙΑ

κ.κ. NISTORAN G. Γενικός Διευθυντὴς Βοηθὸς παρά τῷ Ὑπουργείῳ Μεταφορῶν καὶ Τηλεπικοινωνιῶν.

PETROVICI D. Μηχανικός Προϊστάμενος Ὑπηρεσίας παρά τῷ Ὑπουργείῳ Μεταφορῶν καὶ Τηλεπικοινωνιῶν.

ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΜΕΓ. ΒΡΕΤΤΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΒΟΡ. ΙΡΑΝΔΙΑΣ

κ.κ. J. S. ROOKE O.B.E. Ἐμπορικός Σύμβουλος παρά τῇ Βασιλικῇ Πρεσβείᾳ τῆς Μεγάλης Βρετανίας ἐν Βέρνη.

A.H. KENT. Assistant Treasury Solicitor, Ministry of Transport.

J. LOVE OBE. Principal, Ministry of Transport.

J.H. JONES. Assistant Solicitor, British Transport Commission.

H. J. BOURN. Continental Superintendent, British Railways, Sout. Reg.

L.S.J. KEEYS. Assistant Commercial Superintendent to Continental Traffic and Shipping Manager, British Railways, E. R.

#### ΣΟΥΗΔΙΑ

κ.κ. NORDSTROM C. Νομικός Σύμβουλος παρά τῷ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνιῶν.

LEFFLER S. B. Ἀνώτερος Διευθυντὴς παρά τῇ Γενικῇ Διευθύνσει τῶν Κρατικῶν Σιδηροδρόμων τῆς Σουηδίας.

HANSON N. E. Διευθυντὴς Βοηθὸς παρά τῇ Ἐμπορικῇ Ὑπηρεσίᾳ τῆς Γενικῆς Διευθύνσεως τῶν Κρατικῶν Σιδηροδρόμων τῆς Σουηδίας.

ENNERFORS N. R. Πρῶτος Γραμματεὺς παρά τῇ Γενικῇ Διευθύνσει τῶν Κρατικῶν Σιδηροδρόμων τῆς Σουηδίας.

GEDERCANTZ B. Μέλος τῆς Σουηδικῆς Ἀντιπροσωπείας τῶν χρησιμοποιούντων τὰς μεταφορικὰς ὁδοῦς.

#### ΕΛΒΕΤΙΑ

κ.κ. SCHALLER A. Ἐθνοσύμβουλος καὶ Κρατικός Σύμβουλος τοῦ καντονίου τῆς BALE—VILLE. Πρόεδρος τῆς Διοικούσης Ἐπιτροπῆς τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου τῶν Διεθνῶν Μεταφορῶν.

BURCKHARDT. Πληρεξούσιος Ὑπουργός, Προϊστάμενος τοῦ Τμήματος Διεθνῶν Ὁργανισμῶν τοῦ Ὁμοσπονδιακοῦ Πολιτικοῦ Τμήματος.

MARTIN A. Ὑποδιευθυντὴς τοῦ Ὁμοσπονδιακοῦ Γραφείου Μεταφορῶν.

VANEY F. C. Προϊστάμενος τῆς Ὑπηρεσίας Τιμολογίων καὶ Ἐμπορικῆς Κινήσεως παρά τῷ Ὁμοσπονδιακῷ Γραφείῳ Μεταφορῶν.

FAVRE J. Γενικός Διευθυντὴς τῶν Ὁμοσπονδιακῶν Σιδηροδρόμων.

INGOLD M. Τμηματάρχης παρά τῷ Δικαστικῷ Τμήματι τῶν Ὁμοσπονδιακῶν Σιδηροδρόμων.

HEROLD H. Γραμματεὺς τῆς Ἐλβετικῆς Ἐνώσεως Ἐμποριῶν καὶ Βιομηχανίας.

DUFOUR F. Πρῶτος ἀναπληρωτὴς παρά τῷ Ὁμοσπονδιακῷ Πολιτικῷ Τμήματι.

#### ΤΣΕΧΟΣΛΟΒΑΚΙΑ

Α.Ε. κ. JAN OBHLIDAL Ἐκτακτος ἀπεσταλμένος καὶ Πληρεξούσιος Ὑπουργός τῆς Τσεχοσλοβακικῆς Σοσιαλιστικῆς Δημοκρατίας ἐν Ἐλβετίᾳ.

κ.κ. KABRT A. Τμηματάρχης παρά τῷ Ὑπουργείῳ Μεταφορῶν καὶ Συγκοινωνιῶν.

SKRIVANEK O. Διευθυντὴς παρά τῷ Ὑπουργείῳ Μεταφορῶν καὶ Συγκοινωνιῶν.

KATZER J. Γραμματεὺς τοῦ Ὑπουργείου Ἐξωτερικῶν τῆς Τσεχοσλοβακικῆς Σοσιαλιστικῆς Δημοκρατίας.

#### ΤΟΥΡΚΙΑ

κ.κ. UGAN H. Ἀνώτερος Σύμβουλος παρά τοῖς Τουρκικοῖς Σιδηροδρομοῖς τοῦ Κράτους.

AKTIN H. Πρόεδρος τῆς Ἐμπορικῆς Ὑπηρεσίας παρά τοῖς Τουρκικοῖς Σιδηροδρομοῖς τοῦ Κράτους.

#### ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ

κ.κ. NIKOLIC V. Ὑφυπουργός, Γενικός Διευθυντὴς τῆς Ἐνώσεως τῶν Γιουγκοσλαβικῶν Σιδηροδρόμων.

ILJADICA M. Διευθυντὴς παρά τῇ Γραμματείᾳ τῆς Ὁμοσπονδιακῆς Ἐκτελεστικῆς Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῶν Συγκοινωνιῶν καὶ Μεταφορῶν.

STEVANOVIC M. Διευθυντὴς Ἐμπορικῆς Ὑπηρεσίας τῆς Ἐνώσεως τῶν Γιουγκοσλαβικῶν Σιδηροδρόμων.

MILISALJEVIC R. Μηχανικός, Ἀνώτερος Ἐπιθεωρητὴς, Νομικός Ἐμπειρογνώμων παρά τῇ Ἐμπορικῇ Ὑπηρεσίᾳ τῆς Ἐνώσεως τῶν Γιουγκοσλαβικῶν Σιδηροδρόμων.

SINANOVIC S. Ἐπιθεωρητὴς, Νομικός Ἐμπειρογνώμων παρά τῇ Ἐμπορικῇ Ὑπηρεσίᾳ τῆς Ἐνώσεως τῶν Γιουγκοσλαβικῶν Σιδηροδρόμων.

#### II.

### ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ, ΚΡΑΤΩΝ ἢ ΕΛΔΦΙΚΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ (\*) ΓΕΡΜΑΝΙΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ

κ.κ. MAIER O. Ὑπουργικός Σύμβουλος, Πρόεδρος ἀντιπροσωπείας.

TIEBERT G. Σύμβουλος, Νομικός ἐμπειρογνώμων.

FRANTA R. Σύμβουλος, Νομικός ἐμπειρογνώμων.

ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ

κ.κ. WEIPRECHT H. Ὑφυπουργός, Πρόεδρος ἀντιπροσωπείας.

ZACHMANN S. Πρῶτος Γραμματεὺς.

SZOZEPECKI F. Τμηματάρχης.

Δις WIEGAND E. Ἀνωτέρα Σύμβουλος.

κ. KOLLOCH V. Ἀνώτερος Σύμβουλος.

(\*) Σημ.: Ὅρα Συμπληρωματικῶν Πρωτόκολλων 1—4—1953 καὶ Πρωτόκολλων Β. τῆς 18—6—1955.

### III. ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΑΙ

#### (α) ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ

Ευρωπαϊκή Οικονομική Έπιτροπή (CEE)  
κ.κ. LE VERT P. M. Διευθυντής Τμήματος Μεταφορών.  
DEPTULA S. Υπεύθυνος τών Οίκ. Υποθέσεων παρά τῷ Τμήματι Μεταφορών.

Ευρωπαϊκή Διάσκεψις Υπουργῶν Μεταφορῶν (CENT)  
κ.κ. MANGE M. Γενικός Γραμματεὺς.

SANTONI RUGIU G. Διευθυντής παρά τῷ Υπουργείῳ Μεταφορῶν ἐν Ρώμῃ, Πρόεδρος Ὁμάδος τῆς CENT διὰ τὴν μελέτην τῶν προβλημάτων τῶν Σιδηροδρόμων.

Έπιτροπὴ ἐπὶ τῶν διὰ σιδηροδρόμων μεταφορῶν τοῦ Ὀργανισμοῦ Συνεργασίας τῶν Σιδηροδρόμων.

κ. KADAR L. Μηχανικός, Μέλος τῆς Έπιτροπῆς, Πρόεδρος II Έπιτροπῆς.

Διεθνὴς Ἰνστιτούτον Ένοποιήσεως Ἰδιωτικοῦ Δικαίου (UNIDROIT)

κ. SANTONI RUGIU G. Διευθυντής παρά τῷ Υπουργείῳ Μεταφορῶν ἐν Ρώμῃ.

Ευρωπαϊκή Κοινότης Ἀνθρακος καὶ Χάλυβος (CECA)  
κ.κ. KLAER W. Σύμβουλος.

WERNER J. Διευθυντής παρά τῇ Διευθύνσει Μεταφορῶν.

KOCH W. Ἀνώτερος Σύμβουλος παρά τῇ Γενικῇ Διευθύνσει Μεταφορῶν.

Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότης (CEE-Κοινὴ Ἀγορὰ)

κ. REINARZ A. Διευθυντής παρά τῇ Γενικῇ Διευθύνσει Μεταφορῶν.

#### (β) ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ ΜΗ ΚΡΑΤΙΚΑΙ

Διεθνὴς Ένωσις Σιδηροδρόμων (UIC)

κ. ROUSSEAU P. A. Διευθυντής Έκτελεστικῶν Ὑπηρεσιῶν.

Διεθνὴς Έπιτροπὴ Μεταφορῶν διὰ τῶν Σιδηροδρόμων (CIT)

κ.κ. AMBERG H. P. Προϊστάμενος Δικαστικῆς Ὑπηρεσίας τῶν Έλβετικῶν Σιδηροδρόμων.

RICHEMOND R. Έπιθεωρητής παρά τῇ Έμπορικῇ Διευθύνσει τῶν Γαλλικῶν Σιδηροδρόμων.

Διεθνὴς Έμπορικῶν Έπιμελητηρίων (CCI)

κ.κ. BOURGEOIS R. Μηχανικός Σύμβουλος Μεταφορῶν παρά τῷ Έπιμελητηρίῳ Συνδικάτων Σιδηροδρόμων τῆς Γαλλίας.

NAEGELI E. Ὑποδιευθυντής τοῦ Οἴκου Μεταφορῶν DANZAS A.E. Ζυρίχης.

VAN ES. K. J. Προϊστάμενος τοῦ Τμήματος Μεταφορῶν τῆς Βασιλικῆς Ὁλλανδικῆς Έταιρείας Ὑφικαμίνων καὶ Χαλυβουργίας εἰς IJMUIDEN.

Διεθνὴς Ὁμοσπονδία Ὀργανώσεων τῶν παραγγελλοδύλων διαμετακομίσεως καὶ τῶν ταύτης ἐξομοιουμένων (FIATA).

κ.κ. BORGOGNON P. Έντεταλμένος Σύμβουλος τῆς A.E. Διεθνῶν Μεταφορῶν TRAMAR Γενεύης.

WEBER D. Νομικός Σύμβουλος Οἴκου RITTMAN A.E. ἐν Βασιλείᾳ.

Διεθνὴς Ένωσις τῶν χρησιμοποιούντων παρακαμπτηρίους γραμμῶν (AIEP).

κ.κ. KESSERLING W. Πρόεδρος τῆς Ένώσεως.  
STORSBERG G. Νομικός Σύμβουλος Γερμ. Βιομηχανικοῦ καὶ Έμπορικοῦ Έπιμελητηρίου ἐν Βόννῃ.

#### IV

Κεντρικὸν Γραφεῖον Διεθνῶν Μεταφορῶν διὰ τῶν Σιδηροδρόμων :

κ.κ. HAENNI J. Διευθυντής.  
PARATEAU R. Ὑποδιευθυντής.

#### ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΤΗΣ ΔΙΑΣΚΕΨΕΩΣ

WILDHABER A.)  
WICK J. ) Σύμβουλοι τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.  
MATYASSY Z. )  
GONIN L. Γραμματεὺς τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

VIDON H. Γραμματεὺς Προϊστάμενος τῆς Γραμματείας τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

Δις PYRATHON W. Μεταφράστρια τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

Οἱ Ἀντιπρόσωποι ἐξέλεξαν ὡς Πρόεδρον : τὸν κ. A. SCHALLER. Πρῶτον ἀντιπρόσωπον τῆς Έλβετίας.

Ἀντιπρόεδροι : τοὺς κ. A.E. κ. ETIENNE DENNERY. Πρῶτον ἀντιπρόσωπον τῆς Γαλλίας.

κ. O. SKONDA. Πρῶτον ἀντιπρόσωπον τῆς Οὐγγαρίας.

κ. ST. BATKOWSKI. Πρῶτον ἀντιπρόσωπον τῆς Πολωνίας.

κ. J. S. ROOKE. Πρῶτον ἀντιπρόσωπον τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου .

Ἡ Διάσκεψις διώρισεν ἕξ ἐπιτροπὰς, ὧν τὰ προεδρεῖα ὠρίσθησαν ὡς ἑξῆς :

Έπιτροπὴ I. Έλεγχος τῶν διαπιστευτηρίων.

Πρόεδρος : κ. SCHEFFER (Ὁλλανδία)

Ἀντιπρόεδροι : κ. KREMPLER (Αὐστρία) κ.

NISTORAN (Ρουμανία).

Έπιτροπὴ II. Θέματα C. I. M. Πρόεδρος : κ. HOLY

(Πολωνία) Ἀντιπρόεδροι : κ. MORGANTI (Ἰταλία)

κ. HELER (Νορβηγία).

Έπιτροπὴ III. Θέματα C.I.V. Πρόεδρος : κ. MARTIN

(Έλβετία). Ἀντιπρόεδροι : κ. DRAGOMIROV (Βουλγαρία). κ. DE REPARAZ (Ἰσπανία).

Έπιτροπὴ IV. Κοινὰ θέματα C.I.V. καὶ C.I.M. Πρόεδρος :

κ. NORDSTROM (Σουηδία) Ἀντιπρόεδροι : κ. ALVIN (Βέλγιον) κ. STEVANOVIC (Γιουγκοσλαβία).

Έπιτροπὴ V. Γενικὰ θέματα. Πρόεδρος : κ. DORGES

(Γαλλία) Ἀντιπρόεδροι : κ. BURCKHARDT (Έλβετία). κ. KABRT (Τσεχοσλοβακία).

Έπιτροπὴ VI. Συντάξεις. Πρόεδρος κ. VRINAT (Γαλλία). Ἀντιπρόεδρος : κ. HART—SOUTZOS (Έλλάς).

Ἡ Διάσκεψις ἔλαβεν ὡς βᾶσιν κατὰ τὰς συζητήσεις αὐτῆς :

α) Τὸ σχέδιον τῆς «Διεθνoῦς Συμβάσεως» τῆς ἀφορώσης τὰς διὰ τῶν σιδηροδρόμων μεταφορᾶς (CIM) κατὰ τὸ κείμενον τὸ διατυπωθὲν ὑπὸ τῆς Προπαρασκευαστικῆς Έπιτροπῆς Ἀναθεωρήσεως.

β) Τὸ σχέδιον τῆς «Διεθνoῦς Συμβάσεως τῆς ἀφορώσης τὰς διὰ τῶν σιδηροδρόμων ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν» (CIV) κατὰ τὸ κείμενον τὸ διατυπωθὲν ὑπὸ τῆς Προπαρασκευαστικῆς Έπιτροπῆς Ἀναθεωρήσεως.

Λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν συζητήσεων τῆς Διασκέψεως, ὡς αὐταὶ ἀναφέρονται εἰς τὰ Πρακτικὰ τῶν Έπιτροπῶν I, II, III, IV, V καὶ VI καὶ τῆς Ὁλομελείας, οἱ Ἀντιπρόσωποι συνεφώνησαν ὅπως ὑποβάλωσιν πρὸς ὑπογραφήν ὑπὸ τῶν οἰκείων Πληρεξουσίων τῶν διαφόρων Κρατῶν τὰ κάτωθι σχέδια :

Διεθνoῦς Συμβάσεως ἀφορώσης τὴν διὰ τοῦ σιδηροδρόμου μεταφορᾶν ἐμπορευμάτων CIM μετὰ δέκα Παραρτημάτων.

Διεθνoῦς Συμβάσεως ἀφορώσης τὰς διὰ τοῦ σιδηροδρόμου μεταφορᾶς ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν CIV, μετὰ τεσσάρων Παραρτημάτων καθὼς καὶ ἐν Συμπληρωματικῶν Πρωτόκολλον τῶν ὡς ἄνω Συμβάσεων.

Ἡ Διάσκεψις ἐνέκρινε τὴν Έκθεσιν Πεπραγμένων, ἣτις ὑπεβλήθη ὑπὸ τῆς Διοικήσεως Έπιτροπῆς τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου ἐπὶ τῆς πρώτης περιόδου τῆς λειτουργίας αὐτῆς 1956—1960 καὶ ὠρίσε τὰ κάτωθι Κράτη διὰ τὴν συγκρότησιν τῆς Διοικήσεως Έπιτροπῆς διὰ τὴν ἀπὸ τῆς 1ης Μαρτίου 1961 ἀρχομένην πενταετῆ περίοδον :

—Έλβετία (μόνιμος ἔδρα), Βέλγιον, Δανία, Γαλλία, Έλλάς, Ἰταλία, Πολωνία, Πορτογαλία, καὶ Τσεχοσλοβακία.

Ἡ Διάσκεψις παρητήθη τοῦ καθορισμοῦ διατάξεων ὡς πρὸς τὴν συγκρότησιν τῆς Έπιτροπῆς διὰ τὰς ἐπομένους περιόδους καὶ ἀνέθεσεν εἰς τὴν Νέαν Διοικήσαν Έπιτροπὴν τὴν σύνταξιν τοῦ σχεδίου διὰ τὴν ἐπομένην πενταετῆ περίοδον.

Ἐξ ἄλλου οἱ ἀντιπρόσωποι διεπίστωσαν ὅτι ἡ Διάσκεψις εἶχεν ἀναθέσει εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον Διεθνῶν Μεταφορῶν διὰ τῶν Σιδηροδρόμων :

— τὴν συνέχισιν τῶν ἐργασιῶν διὰ τὴν ἐνοποίησιν τῆς ἐπιθύνης τοῦ σιδηροδρόμου ἐν περιπτώσει θανάτου, τραυματισμοῦ ἢ ἄλλης σωματικῆς βλάβης ἐπιβάτου, ἐπὶ τῷ σκοπῷ συντάξεως Σχεδίου Συμπληρωματικῆς Συμβάσεως εἰς τὴν CIV πρὸς ὑποβολὴν εἰς συγκληθησομένην ἑκτακτον Διάσκεψιν.

— τὴν μελέτην τοῦ προβλήματος καὶ τῆς τροποποιήσεως τῆς μορφῆς τῶν Συμβάσεων CIM καὶ CIV ὡς καὶ τὴν σύνταξιν σχεδίου διὰ τὴν προσεχῆ τακτικὴν Ἀναθεωρητικὴν Διάσκεψιν.

Τέλος, ἡ Διάσκεψις ἔλαβεν ὑπ' ὄψιν τῆς τὴν δὴλωσιν τοῦ Ἐκπροσώπου τοῦ Λιβάνου συμφώνως τῇ ὁποίᾳ τὸ Κράτος τοῦτο ἐπιθυμεῖ νὰ ὑπογράψῃ τὰς Συμβάσεις CIM καὶ CIV, ἀλλὰ πρὸς τὸ παρὸν κωλύεται ὡς πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ὅρων αὐτῶν ἐφόσον ὑπάρχει διακοπὴ συνεχείας μεταξύ τοῦ δικτύου τῶν Σιδηροδρόμων τοῦ Λιβάνου καὶ τῶν δικτύων τῶν ὑπολοίπων συμβαλλομένων Κρατῶν.

Ζητεῖ δὲ ἀπὸ τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον τὴν συνέχισιν τῶν ἤδη ἀναληφθεισῶν ἐνεργειῶν πρὸς τὰς Κυβερνήσεις Λιβάνου καὶ Τουρκίας ἐπὶ σκοπῷ πληρώσεως τῶν ἀναγκαίων προϋποθέσεων πρὸς ἐφαρμογὴν τῶν δύο τούτων συμβάσεων ὑπὸ τοῦ Λιβάνου.

**ΕΙΣ ΠΙΣΤΩΣΙΝ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ, ὑπεγράφη ἡ παροῦσα  
ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΑΞΙΣ**

Ἐγένετο ἐν Βέρνη τὴν 25ην Φεβρουαρίου 1961, εἰς ἓν μόνον ἀντίτυπον τὸ ὁποῖον θὰ παραμείνῃ κατατεθειμένον ἐν τοῖς Ἀρχείοις τῆς Ἑλβετικῆς Ὁμοσπονδίας, αὐθεντικὸν ἀντίγραφον τοῦ ὁποίου θὰ δοθῇ εἰς ἐκάστην τῶν ἐν τῇ Διασκέψει ἐκπροσωπηθεισῶν Κυβερνήσεων :

Διὰ τὴν Αὐστρίαν : DR. KREMLER.

Διὰ τὸ Βέλγιον : ALVIN.

Διὰ τὴν Βουλγαρίαν : S. DRAGOMIROV.

Διὰ τὴν Δανίαν : TH. JENSEN.

Διὰ τὴν Ἰσπανίαν : MARQUIS DE MIRAFLORES.

Διὰ τὴν Φιλανδίαν : OSMO ORKOMIES.

Διὰ τὴν Γαλλίαν : E. DENNERY.

Διὰ τὴν Ἑλλάδα : A. HART-SOUTZOS.

Διὰ τὴν Οὐγγαρίαν : SKONDA ODON.

Διὰ τὴν Ἰταλίαν : LUIGI BRANCA.

Διὰ τὸν Λίβανον : RAIF ABILLAMA.

Διὰ τὸ Λιχτενστάιν : A. HILBE.

Διὰ τὸ Λουξεμβούργον : A. CLEMANG.

Διὰ τὴν Νορβηγίαν : HERN A. BROCH.

Διὰ τὴν Ὀλλανδίαν : H.E. SCHEFFER.

Διὰ τὴν Πολωνίαν : BATKOWSKI.

Διὰ τὴν Πορτογαλίαν : MARIO DIAS TRIGO.

Διὰ τὴν Ρουμανίαν : G. NISTORAN.

Διὰ τὸ Ἠνωμένον Βασίλειον Μεγάλης Βρετανίας καὶ Βορ. Ἰρλανδίας : A.H. KENT.

Διὰ τὴν Σουηδίαν : CLAS NORDSTROM.

Διὰ τὴν Ἑλβετίαν : SCHALLER.

Διὰ τὴν Τσεχοσλοβακίαν : JAN OBHLIDAL.

Διὰ τὴν Τουρκίαν : H. UGAN.

Διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίαν : V. NICOLIC.