

SENAT DE BELGIQUE**BELGISCHE SENAAAT**

SESSION DE 1981-1982

ZITTING 1981-1982

22 AVRIL 1982

22 APRIL 1982

Projet de loi portant approbation de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et des Annexes (Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF); Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV) et règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) et leurs Annexes) faites à Berne le 9 mai 1980

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) en van de Bijlagen (Protocol betreffende de voorrechten en immuniteten van de Intergouvernementale Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF), Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers en bagage (CIV) en Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM) en hun Bijlagen), opgemaakt te Bern op 9 mei 1980

EXPOSE DES MOTIFS**MEMORIE VAN TOELICHTING**

La première Convention internationale sur le transport de marchandises par chemin de fer (CI) fut signée à Berne le 14 octobre 1890 et entra en vigueur le 1^{er} janvier 1893.

En 1924 la troisième conférence de révision de la CI, outre plusieurs modifications de fond, donnait une nouvelle structure à cette Convention, appelée désormais CIM.

D'autre part, la même conférence mettait définitivement sur pied la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages (CIV).

Les Conventions CIM et CIV de 1924 furent mises à jour par plusieurs conférences de révision ordinaires : 1933 : Rome (4^e conférence); 1952 : Berne (5^e conférence); 1961 : Berne (6^e conférence); 1970 : Berne (7^e conférence).

En outre, une Convention additionnelle à la CIV (CA) portant réglementation uniforme de la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs fut

Het eerste Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van goederen per spoorweg (CI) werd op 14 oktober 1890 te Bern ondertekend en trad in werking op 1 januari 1893.

De derde Herzieningsconferentie van de CI wijzigde in 1924 meerdere punten van de inhoud en verleende een nieuwe vorm aan dit Verdrag, dat van dan af CIM werd genoemd.

Anderzijds bracht dezelfde Conferentie definitief het Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (CIV) tot stand.

De CIM- en CIV-Verdragen werden door meerdere gewone Herzieningsconferenties bijgewerkt : 1933 : Rome (4^e Conferentie); 1952 : Bern (5^e Conferentie); 1961 : Bern (6^e Conferentie); 1970 : Bern (7^e Conferentie).

Bovendien werd een Aanvullend Verdrag bij de CIV (CAV) nopens de eenvormige regeling der aansprakelijkheid van de spoorweg voor de dood en verwonding van reizigers

signée à Berne le 26 février 1966, approuvée par la loi du 5 septembre 1968 et maintenue en vigueur et modifiée par le protocole II fait à Berne le 9 novembre 1973, publié au *Moniteur belge* du 19 décembre 1974.

Les textes actuellement en vigueur sont ceux issus de la 7^e conférence de révision tenue à Berne le 7 février 1970. Ils ont été approuvés par la loi du 24 janvier 1973, publiée au *Moniteur belge* du 9 mai 1973.

Conformément aux dispositions de l'article 69 de la Convention internationale concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM), de l'article 64 de la Convention internationale concernant le transport par chemins de fer des voyageurs et des bagages (CIV), toutes deux en date du 7 février 1970, et de l'article 27 de la Convention additionnelle relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs du 26 février 1966, le Gouvernement suisse a, en vue de réviser les Conventions, convoqué une conférence qui s'est tenue à Berne du 30 avril au 9 mai 1980.

Trente Etats parties aux Conventions du 7 février 1970 ont participé à ces travaux. Plusieurs organisations internationales compétentes dans les problèmes de transport ont assisté aux travaux comme observateurs.

La tâche essentielle des conférences de révision des Conventions CIM et CIV est de mettre en œuvre les modifications nécessaires sur la base des propositions des Etats contractants.

Le rôle de la 8^e conférence de révision fut toutefois plus fondamental que celui joué par les précédentes conférences. En effet, la 7^e conférence de révision (1970) avait estimé que la 8^e conférence pourrait se charger de quelques tâches particulières et elle avait donné mandat à l'Office Central des Transports internationaux par chemins de fer :

- d'étudier la possibilité de réunir les textes du traité CIV et de la Convention additionnelle à la CIV, afin de créer une réglementation complète et uniforme pour le transport des voyageurs par chemins de fer, analogue à la réglementation pour les autres modes de transport;

- de poursuivre les travaux entrepris jusqu'ici en vue de simplifier les dispositions des Conventions CIM et CIV, en modifiant la structure de ces Conventions et, en particulier, leur systématique.

Les travaux de la 8^e conférence de révision ont dès lors été principalement dominés par des remaniements d'ordre institutionnel et structurel, liés à la création d'une organisation internationale formelle en lieu et place de l'actuelle « Union d'Etats » et à une simplification de la procédure de révision.

L'ère des révisions générales, périodiques et de grande envergure a pris fin; le rôle des « Conférences diplomatiques » a été transmis à l'Assemblée Générale, qui est devenue

ondertekend te Bern, op 26 februari 1966, goedgekeurd door de wet van 5 september 1968, verlengd en gewijzigd door het Protocol II, opgesteld te Bern op 9 november 1973 en bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 19 december 1974.

De thans van kracht zijnde teksten gaan uit van de 7^e Herzieningsconferentie, die op 7 februari 1970 te Bern werd gehouden. Ze werden door de wet van 24 januari 1973 goedgekeurd, bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 9 mei 1973.

Overeenkomstig de bepalingen van artikel 69 van het Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van goederen per spoorweg (CIM), van artikel 64 van het Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (CIV) en van artikel 27 van het Aanvullend Verdrag nopens de aansprakelijkheid van de spoorweg voor de dood en verwonding van reizigers, heeft de Zwitserse Regering met het oog op de herziening van de Verdragen, een Conferentie samengeroepen, die van 30 april tot 9 mei 1980 werd gehouden.

Dertig Staten die partij zijn bij de Overeenkomsten van 7 februari 1970 namen aan de werkzaamheden deel. Meerdere internationale organisaties met bevoegdheid op het gebied van vervoerproblemen woonden als waarnemer de werkzaamheden bij.

De belangrijkste taak van de herzieningsconferenties in het kader van de CIM- en CIV-Verdragen bestaat erin de noodzakelijk geachte wijzigingen aan te brengen, op basis van de voorstellen der Verdragsluitende Staten.

De 8^e Herzieningsconferentie vervulde nochtans een meer fundamentele rol dan de voorgaande conferenties. Inderdaad, de 7^e Herzieningsconferentie had geoordeeld dat de 8^e Herzieningsconferentie zich met enkele bijzondere taken zou kunnen gelasten en had het Centraal Bureau voor het Internationale spoorwegvervoer opdracht gegeven om :

- de mogelijkheid te onderzoeken de teksten van het CIV-Verdrag en van het Aanvullend Verdrag bij de CIV samen te smelten ten einde een volledige en eenvormige regeling tot stand te brengen aangaande het vervoer van reizigers per spoorweg, analoog met de regeling voor de andere wijzen van vervoer;

- de tot dan toe ondernomen werkzaamheden ter vereenvoudiging van de CIM en CIV-Verdragen voort te zetten, door de structuur en meer bepaald de systematiek van die Verdragen te wijzigen.

De werkzaamheden van de 8^e Herzieningsconferentie werden dan ook hoofdzakelijk beheerst door vernieuwingen van institutionele aard, met het oog op het tot stand brengen van een formele internationale Organisatie in plaats van de bestaande Unie van Staten, en op het vereenvoudigen van de herzieningsprocedure.

Het tijdperk van de algemene, periodieke herzieningen van grote omvang heeft een einde genomen, de rol van de « diplomatieke conferenties » werd overgeheveld naar de

le principal instrument de travail de la nouvelle organisation. L'accord ne sera plus remanié périodiquement, mais uniquement revu au gré des besoins.

Il ne faut cependant pas sous-estimer l'importance de la révision des véritables dispositions sur le droit des transports.

L'équilibre recherché entre les requêtes des usagers et des réseaux de chemins de fer a pu être trouvé dans une large mesure. L'assouplissement de l'obligation de transporter laisse au rail davantage de liberté sur le marché.

Le texte de la nouvelle Convention que nous soumettons à votre approbation s'intitule « Convention relative aux transports internationaux ferroviaires » (COTIF) et comprend également le « Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports ferroviaires (OTIF) » ainsi que les « Règles uniformes concernant le contrat de transport international des voyageurs et des bagages (CIV) » qui forme l'appendice A à la Convention, et les « Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de marchandises (CIM) » qui forme l'appendice B à la Convention.

Nous tenons en outre à vous informer que la Conférence de révision a également décidé :

1. d'approuver le rapport du Comité administratif sur l'ensemble de son activité pendant la période 1976 à 1980;

2. de désigner les Etats ci-après qui formeront le Comité pour la période quinquennale 1981 à 1985 :

Présidence : Suisse (membre permanent);

Etats dont le mandat est renouvelé : République fédérale d'Allemagne, Espagne, République démocratique allemande;

Etats nouveaux : Finlande, Grèce, Hongrie, Irak, Italie, Belgique, Maroc;

3. de fixer comme suit les taux kilométriques maximaux des contributions des Etats contractants aux dépenses de l'Office central pour la période quinquennale 1981 à 1985 :

8,— francs pour la CIM et

7,50 francs pour la CIV;

4. de charger l'Office central d'étudier le problème des dispositions complémentaires et les questions qui leur sont connexes afin de suggérer, le cas échéant, aux organes compétents, les modifications à apporter à la Convention;

5. de charger l'Office central d'étudier le problème de la responsabilité en cas d'inobservation de l'horaire, de la responsabilité pour les colis à main et, éventuellement, pour d'autres faits ainsi que des questions qui leur sont connexes

Algemene Vergadering, die het voornaamste werkinstrument van de nieuwe organisatie is geworden. Het Verdrag zal niet meer periodiek worden omgevormd, maar uitsluitend in functie van de behoeften.

Men mag nochtans het belang van de herziening van de eigenlijke bepalingen in verband met het vervoerrecht niet onderschatten.

Het evenwicht dat wordt nagestreefd tussen de eisen van de gebruikers en de spoorwegnetten kon in ruime mate worden gevonden. De versoepeling van de vervoerplicht laat het spoor meer vrijheid toe op de markt.

De tekst van het nieuwe Verdrag dat we aan uw goedkeuring onderwerpen, heeft als titel : « Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) », en omvat eveneens het « Protocol betreffende de voorrechten en immunititeiten van de Intergouvernementale Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer », evenals de « Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers en bagage (CIV) », die bijlage A bij het Verdrag vormen en de « Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM) » die bijlage B bij het Verdrag vormen.

Bovendien houden wij eraan om u op de hoogte te brengen van het feit dat de Herzieningsconferentie eveneens heeft besloten :

1. om het verslag van het Comité van Beheer over het geheel van zijn werkzaamheden gedurende 1976-1980 goed te keuren;

2. om de hiernavolgende Staten aan te duiden die voor de vijfjarige periode 1981-1985 het Comité zullen samenstellen :

Voorzitterschap : Zwitserland (permanent lid);

Staten waarvan het mandaat wordt hernieuwd : Bondsrepubliek Duitsland, Spanje, Duitse Democratische Republiek;

Nieuwe Staten : Finland, Griekenland, Hongarije, Irak, Italië, België, Marokko;

3. om, voor de vijfjarige periode 1981-1985, de maximale kilometerbijdrage vanwege de Verdragsluitende Staten voor de uitgaven van het Centraal Bureau als volgt vast te stellen :

8,— frank voor de CIM en

7,50 frank voor de CIV;

4. om het Centraal Bureau te gelasten met de studie van het probleem der Bijkomende Bepalingen en de daarmee samenhangende vraagstukken, ten einde, in voorkomend geval, aan de bevoegde organen, de in het Verdrag aan te brengen wijzigingen voor te stellen;

5. om het Centraal Bureau te gelasten met de studie van het probleem der aansprakelijkheid voor het niet in acht nemen van de diensttabellen, der aansprakelijkheid voor de handbagage en eventueel voor andere feiten, evenals voor

afin de suggérer, le cas échéant, aux organes compétents, les modifications à apporter à la Convention;

6. de charger l'Office central d'étudier le problème posé par l'introduction éventuelle de langues de travail supplémentaires, notamment des langues anglaise et arabe, afin de soumettre un rapport aux organes compétents.

Examen des principales modifications

Les principales modifications seront regroupées en cinq rubriques intitulées :

1. Partie institutionnelle (COTIF);
2. Dispositions communes aux Règles uniformes CIV et CIM (Appendices A et B);
3. Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (RU/CIV) Appendice A;
4. Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (RU/CIM) Appendice B;
5. Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires.

1. Partie institutionnelle : COTIF

1.1. Structure générale - Systématique

La nouvelle convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) comprend :

- une Convention proprement dite qui règle les rapports entre Etats et le fonctionnement de la nouvelle organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (COTIF);
- un Protocole relatif aux privilèges et immunités de l'Organisation;
- un appendice A qui comprend les règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV);
- un appendice B qui comprend les règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) et ses annexes :
 - *Annexe I* : Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID);
 - *Annexe II* : Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP);
 - *Annexe III* : Règlement concernant le transport international ferroviaire des conteneurs (RICO);
 - *Annexe IV* : Règlement concernant le transport international ferroviaire des colis express (RIEx).

de daarmee samenhangende vraagstukken, ten einde, in voorkomend geval, aan de bevoegde organen de in het Verdrag aan te brengen wijzigingen voor te stellen;

6. om het Centraal Bureau te gelasten met de studie van het probleem betreffende het eventueel invoeren van bijkomende werktalen, nl. van het Engels en het Arabisch, ten einde de bevoegde organen daarover een verslag voor te leggen.

Onderzoek van de voornaamste wijzigingen

De belangrijkste wijzigingen worden hierna gebundeld in vijf rubrieken, onder de volgende hoofdingen :

1. Institutioneel gedeelte (COTIF);
2. Bepalingen die gemeenschappelijk zijn aan de Uniforme Regelen CIM en CIV (Bijlagen A en B);
3. Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers en bagage (UR/CIV), bijlage A;
4. Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (UR/CIM), bijlage B;
5. Protocol betreffende de voorrechten en immunities van de Internationale Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer.

1. Institutioneel gedeelte (COTIF)

1.1. Algemene structuur - Systematiek

Het nieuwe Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) omvat :

- een eigenlijk Verdrag, dat de verhoudingen tussen de Staten regelt, evenals de werking van de nieuwe Intergouvernementale Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer;
- een Protocol betreffende de voorrechten en immunities van de Organisatie;
- een bijlage A met de uniforme regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers en bagage (CIV);
- een bijlage B met de uniforme regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM) en de bijlagen daarbij :
 - *Bijlage I* : Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID);
 - *Bijlage II* : Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van wagons van particulieren (RIP);
 - *Bijlage III* : Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van containers (RICO);
 - *Bijlage IV* : Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van expresgoederen (RIEx).

1.2. *L'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)*

L'Organisation intergouvernementale qui succède à la vieille Union d'Etats de Berne (cette dernière fut créée le 14 octobre 1890) est dotée de la personnalité juridique et jouit de privilèges et immunités spécifiques.

Le passage du stade Union d'Etats à celui d'Organisation intergouvernementale permet de mettre sur le même pied l'Organisation ferroviaire et ses consœurs de l'aviation civile (OACI), de la navigation maritime (OMCI) ou même de l'Union postale universelle (UPU).

Le fonctionnement de l'Organisation est assuré par les organes suivants :

- Assemblée générale;
- Comité administratif;
- Commission de révision;
- Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses;
- Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI).

L'Assemblée générale se réunit une fois tous les cinq ans.

1.3. *Procédure de révision et de mise en vigueur des Conventions*

Les Conventions actuelles (CIV, CAV et CIM) sont soumises à un système de révision générale obligatoire et périodique (tous les cinq ans). La procédure de mise en vigueur est très lourde.

La nouvelle Convention (COTIF) abandonne le système de révision générale périodique obligatoire et simplifie fortement la procédure de mise en vigueur. Elle répartit les articles en deux catégories :

- d'une part, les articles fondamentaux qui sont soumis à la compétence de l'Assemblée générale avec une procédure de mise en vigueur classique (c'est-à-dire ratification par les Etats);
- d'autre part, les articles touchant principalement au contrat de transport et à son exécution, qui sont soumis à la compétence de la Commission de révision avec mise en vigueur automatique sauf objections d'un certain nombre d'Etats.

Mise en vigueur (art. 24 COTIF)

Lorsque les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion ont été déposés par quinze Etats, le Gouvernement dépositaire se met en rapport avec les Gouvernements intéressés en vue de convenir de l'entrée en vigueur de la Convention.

L'entrée en vigueur de la Convention entraîne l'abrogation des Conventions internationales actuelles.

1.2. *De Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF)*

De Intergouvernementele Organisatie, die de oude Unie van Bern (opgericht op 14 oktober 1890) opvolgt, geniet van de rechtspersoonlijkheid en van welbepaalde voorrechten en immunititeiten.

De overgang van de rechtsvorm van Staten-Unie naar die van Intergouvernementele Organisatie, laat toe de Organisatie gelijk te stellen met haar tegenhangers van de burgerlijke luchtvaart (ICAO), van de scheepvaart (IMCO) en zelfs met de Wereld Post-Unie (WPU).

De werking van de Organisatie wordt door de volgende organen verzekerd :

- De Algemene Vergadering;
- Het Comité van Beheer;
- De Herzieningscommissie;
- De Commissie van deskundigen voor het vervoer van gevaarlijke goederen;
- Het Centraal Bureau voor het internationaal spoorwegvervoer (OCTI).

De Algemene Vergadering komt eenmaal per vijf jaar samen.

1.3. *Procedure tot herziening en inwerkingstelling der Verdragen*

De huidige Verdragen (CIV, CAV en CIM) zijn onderworpen aan een systeem van vijfjaarlijkse algemene verplichte en periodieke herziening. De procedure van inwerkingstelling is zeer omslachtig.

Het nieuwe Verdrag (OTIF) ziet af van het systeem van algemene, periodieke en verplichte herziening en vereenvoudigt in sterke mate de procedure van inwerkingstelling. Het splitst de artikelen in twee categorieën :

- enerzijds de basisartikelen, die onder de bevoegdheid van de Algemene Vergadering vallen, met klassieke procedure van inwerkingstelling, d.w.z. ratificatie door de Staten;
- anderzijds de artikelen die hoofdzakelijk de uitvoering van de vervoerovereenkomst betreffen, die onder de bevoegdheid van de Herzieningscommissie vallen met automatische inwerkingstelling, behoudens bezwaren van een bepaald aantal Staten.

Inwerkingstelling

Van zodra de instrumenten van ratificatie, aanvaarding, goedkeuring of toetreding door vijftien Staten zijn neergelegd, neemt de Regering, die optreedt als depositaris, contact op met de belanghebbende Regeringen met het oog op het inwerkingstellen van het Verdrag.

De inwerkingtreding van het Verdrag brengt de opheffing van de huidige internationale Verdragen met zich mee.

2. Dispositions communes aux Règles uniformes CIV et CIM (RU/CIV et RU/CIM) (Appendices A et B)

— *Unité de compte. Cour. de conversion ou d'acceptation des monnaies (art. 6 RU/CIV et art. 7 RU/CIM)*

Les difficultés rencontrées par plusieurs Etats membres pour convertir le franc-or en monnaie nationale avaient conduit à l'adoption, en novembre 1977, d'une Disposition complémentaire des Etats qui permet une telle conversion en passant soit par les Droits de tirage spéciaux, DTS (pour les pays membres du Fonds monétaire internationale, FMI), soit par le franc UIC.

Cette mesure avait été conçue comme une mesure provisoire, en attendant la révision ordinaire des Conventions.

En ce qui concerne l'unité de compte, la nouvelle Convention a adopté des dispositions analogues à celles adoptées pour les Conventions internationales relatives aux autres modes de transport.

Ces dispositions, connues sous le nom de « formule de Londres » prévoient comme unité de compte :

— le DTS pour les Etats membres du FMI et ceux qui, sans être membres, peuvent néanmoins l'appliquer;

— le franc-or, pour les Etats non membres du FMI et dont la législation ne permet pas d'appliquer le DTS.

Pour maintenir un certain parallélisme entre les deux unités de compte, il fut décidé que le DTS équivaldrait à 3 francs-or et que la conversion en franc-or devrait exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulte de la conversion à partir du DTS.

— *Dispositions complémentaires (art. 7 RU/CIV et art. 9 RU/CIM)*

— Le texte actuel implique la possibilité de la création de dispositions complémentaires; la nouvelle version habilite expressément les Etats membres ou les chemins de fer à établir de telles dispositions.

— On a introduit l'obligation de publier les dispositions complémentaires sous la forme prévue par les lois et règlements de chaque Etat.

Ceci ne devrait pas signifier de modification importante de la situation juridique actuelle car la plupart des droits nationaux prévoient, en règle générale, que la mise en vigueur doit être précédée de la promulgation.

— *Droit national (art. 8 RU/CIV et art. 10 RU/CIM)*

Pour autant que l'on puisse distinguer au préalable, c'est-à-dire au moment de l'élaboration des normes juridiques, quel droit national doit être appliqué subsidiairement dans des cas déterminés, les RU/CIM et les RU/CIV comportent des renvois exprès, par exemple aux prescriptions en vigueur à la gare expéditrice, à celles de l'Etat où les formalités exi-

2. Gemeenschappelijke bepalingen in de Uniforme Regelen CIV en CIM (UR/CIV en UR/CIM) (Bijvoegsels A en B)

— *Rekeneenheid. Omrekenings- en aannemingskoers van het geld (art. 6 UR/CIV en art. 7 UR/CIM)*

De door verscheidene Staten ondervonden moeilijkheden om de goudfrank in hun nationale munt te herleiden had in november 1977 geleid tot het aanvaarden van een bijkomende bepaling die een dergelijke herleiding toelaat, door een beroep te doen op de Speciale Trekkingsrechten, STR (voor de Lid-Staten van het Internationaal Monetair Fonds, IMF), of op de UIC-frank.

Deze maatregel had een voorlopig karakter, in afwachting van de gewone herziening van het Verdrag.

Wat betreft de rekeneenheid, heeft het nieuwe Verdrag bepalingen aangenomen die analoog zijn met deze welke aangenomen zijn voor de Internationale Verdragen betreffende andere wijzen van vervoer.

Deze bepalingen, gekend onder de naam « formule van Londen » voorzien als rekeneenheid :

— Het STR voor de Lid-Staten van het IMF en voor de Staten die, zonder lid te zijn, het toch mogen toepassen.

— De goudfrank van de niet-Lid-Staten van het IMF, wier wetgeving niet toelaat van het STR gebruikt te maken.

Ten einde tussen de twee rekeneenheden een zeker parallelisme te bewaren, werd beslist dat het STR aan 3 goudfrank gelijk is en dat de omrekening in goudfrank een reële nationale muntwaarde moet uitdrukken die zo dicht mogelijk aansluit bij deze voortvloeiend uit de omrekening op basis van het STR.

— *Bijkomende bepalingen (art. 7 UR/CIV en art. 9 UR/CIM)*

— De huidige tekst voorziet de mogelijkheid om bijkomende bepalingen tot stand te brengen; de nieuwe versie machtigt de Lid-Staten of de spoorwegen uitdrukkelijk om dergelijke bepalingen op te stellen.

— De bekendmaking van de bijkomende bepalingen in de door de wetten en reglementen van iedere Staat voorziene vorm werd verplicht gesteld.

Daardoor wordt de huidige juridische toestand niet in belangrijke mate gewijzigd, daar het merendeel der nationale rechtsstelsels over het algemeen toch voorzien dat de inwerkingstelling door de bekendmaking dient voorafgegaan te worden.

— *Nationaal Recht (art. 8 UR/CIV en art. 10 UR/CIM)*

Voor het geval dat op voorhand, d.w.z. op het ogenblik van het uitwerken der juridische normen, kan uitgemaakt worden welk nationaal rechtstelsel in bijkomende orde op welbepaalde gevallen moet toegepast worden, bevatten de UR/CIM en CIV uitdrukkelijke verwijzingen, bijvoorbeeld naar de in het station van afzending geldende voorschriften,

gées par les douanes et les autres autorités administratives sont accomplies, à celles de la gare destinataire, etc.

S'il est impossible, de prime abord, de renvoyer à un droit national déterminé, mais qu'on puisse localiser, avec précision, en l'espèce, l'état de fait en cause et que, par conséquence, il ne puisse y avoir de doute quant au droit national applicable, les Règles uniformes renvoient aux lois et règlements « de chaque Etat » ou « d'un Etat ».

L'article 8, paragraphe 1^{er}, des RU/CIV et l'article 10, paragraphe 1^{er} des RU/CIV ne comportent qu'une règle générale et subsidiaire.

Cette règle de renvoi est globale, c'est-à-dire qu'elle envisage la loi nationale dans son ensemble.

L'article 8, paragraphe 2, des RU/CIV et l'article 10, paragraphe 2, des RU/CIM établissent expressément que le droit national au sens des Règles uniformes ne comprend pas seulement les règles matérielles, mais aussi celles relatives aux conflits de lois.

3. Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (RU/CIV) (Appendice A)

Remarques préliminaires

— La 8^e Conférence de révision a fusionné la Convention internationale concernant le transport par chemins de fer des voyageurs et des bagages (CIV) et la Convention additionnelle à la CIV du 26 février 1966.

— Le régime juridique, en matière de transport des bagages, prévu par la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages étant pratiquement le même que celui du chemin de fer, l'article 58 de la CIV actuellement en vigueur n'a pas été repris dans les Règles Uniformes CIV. Les bagages transportés par mer sous le régime des Règles uniformes CIV seront soumis au même régime juridique que les bagages transportés sur les lignes ferroviaires.

— L'article 24 de la CIV actuellement en vigueur concernant les contestations entre voyageurs et entre ceux-ci et les agents du chemin de fer a été supprimé.

Article premier — Champ d'application

La 8^e Conférence de révision ayant décidé que la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs doit couvrir les convoyeurs des envois soumis à la CIM, même si le transport est effectué sur une ligne non soumise à la CIM, l'article 2, b, § 4 de la RU/CIM, qui définit le chemin de fer responsable, a été modifié de manière à ne plus faire mention expresse de « la liste des lignes CIV ».

En ce qui concerne la définition de la notion de « gare » nous renvoyons aux commentaires de l'article 1^{er} des RU/CIM.

naar deze van de Staat waar de door de douane- en andere overheidsinstanties vereiste formaliteiten moeten worden vervuld, naar deze van het station van bestemming enz.

Wanneer het op het eerste gezicht onmogelijk is om te verwijzen naar een welbepaald nationaal rechtstelsel, maar wel mogelijk om, ter zake, nauwkeurig de feitelijke toestand vast te stellen en er dus geen twijfel kan bestaan over het toepasselijk nationaal recht, verwijzen de Uniforme Regelen naar de wetten en reglementen « van elke Staat » of « van een Staat ».

De artikel 8, paragraaf 1, van de UR/CIV en artikel 10, paragraaf 1, van de UR/CIM bevatten slechts een algemene en subsidiaire regel.

Deze verwijzingsregel is globaal, d.w.z. dat hij de nationale wet als een geheel beschouwt.

De artikel 8, paragraaf 2, van de UR/CIV en artikel 10, paragraaf 2, van de UR/CIM voorzien uitdrukkelijk dat het nationaal recht, in de zin van de Uniforme Regelen, niet alleen de materiële rechtsregels, maar ook deze betreffende wetsconflicten omvat.

3. De Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers en bagage (UR/CIV) (Bijlage A)

Voorafgaande opmerkingen

— De 8^e Herzieningsconferentie heeft het Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (CIV) versmolten met het Aanvullend Verdrag bij de CIV van 24 februari 1966.

— Daar het juridisch systeem betreffende het vervoer van bagage, voorzien door het Verdrag van Athene van 1974 betreffende het vervoer van reizigers en hun bagage over zee, nagenoeg identiek is aan dat van de spoorweg, werd het huidige artikel 58 CIV niet meer in de Uniforme Regelen opgenomen. De onder het stelsel van de Uniforme Regelen over zee vervoerde bagage zal aan hetzelfde juridisch regime onderworpen worden als de per spoor vervoerde bagage.

— Artikel 24 van de huidige CIV betreffende de betwistingen tussen de reizigers onderling en tussen de reizigers en de personeelsleden van de spoorweg werd opgeheven.

Artikel 1 — Werkingssfeer

Vermits de 8^e Herzieningsconferentie heeft beslist dat de aansprakelijkheid van de spoorweg in geval van dood en verwondingen van de reizigers ook de begeleiders van de aan de CIM onderworpen zendingen moet dekken, zelfs wanneer het vervoer op een niet aan de CIM onderworpen lijn geschiedt, werd artikel 2, b, § 4, van de UR/CIM, dat de aansprakelijke spoorweg omschrijft, in die zin gewijzigd dat het de notie « lijst van CIV-lijnen » niet meer uitdrukkelijk vermeldt.

Wat betreft de definitie van het begrip « station » wordt verwezen naar de kommentaar op artikel 1 UR/CIM.

Article 3 — Réserve concernant la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

Un deuxième paragraphe a été ajouté au texte initial pour permettre aux Etats de renoncer à la réserve à tout moment.

Article 4 — Obligation de transporter

Article 5 — Tarifs. Accords particuliers

Nous renvoyons aux commentaires RU/CIM.

Article 9 — Horaires et utilisation des trains

La disposition selon laquelle « sont affectés au transport les trains réguliers prévus aux horaires et les trains mis en marche suivant les besoins » a été supprimée, ce paragraphe n'ayant pas de valeur normative.

Article 11 — Billets

Sur les billets internationaux le signe C sera remplacé par le sigle CIV, le signe C pouvant être utilisé à titre transitoire.

Désormais, les tarifs internationaux ou les accords entre les chemins de fer pourront déterminer non seulement la langue, mais aussi les caractères dans lesquels les billets seront imprimés ou remplis.

Article 12 — Droit au transport. Voyageur sans billet valable

L'obligation de principe imposée au voyageur de rendre son billet à la fin du voyage a été supprimée. Il a été précisé que les agents chargés du contrôle ne pourraient être que des agents du chemin de fer. Enfin, il a été décidé que les billets ne pourront être retirés, le cas échéant, qu'à la fin du voyage.

Article 14 — Occupation des places

Le terme « location » a été remplacé par « réservation » dans cet article et dans l'ensemble des RU/CIV.

L'expression « train de catégorie supérieure » a été remplacée par « train d'une catégorie de prix supérieurs ».

Article 15 — Introduction de colis à main et d'animaux dans les voitures

Pour simplifier l'énumération des objets qui ne peuvent être introduits dans les voitures, les lettres *a* et *d* du paragraphe 2 ont été ramenées à des dispositions de principe, les exceptions étant réglées dans les dispositions complémentaires ou les tarifs.

Article 17 — Objets admis

La définition des bagages a été précisée par la formule « objets affectés à des buts de voyage ».

Artikel 3 — Voorbehoud betreffende de aansprakelijkheid in geval van dood en verwonding van reizigers

Aan de initiële tekst werd een tweede paragraaf toegevoegd, om de Staten toe te laten op elk ogenblik aan het voorbehoud te verzaken.

Artikel 4 — Vervoerplicht

Artikel 5 — Tarieven. Bijzondere contracten

Er wordt verwezen naar de kommentaar op de UR/CIM.

Artikel 9 — Dienstregelingen en het gebruik der treinen

De bepaling volgens dewelke « de in de dienstregelingen opgenomen gewone treinen en de treinen welke naar behoefte worden ingelegd voor het vervoer zijn bestemd » werd opgeheven, daar die paragraaf geen normatieve waarde heeft.

Artikel 11 — Vervoerbewijzen

Op de internationale vervoerbewijzen zal het teken C vervangen worden door de afkorting CIV; het teken C kan verder gebruikt worden ten titel van overgang.

Ondanks dat alles kunnen de internationale tarieven of de overeenkomsten tussen de spoorwegen niet alleen de taal, maar ook het lettertype vaststellen waarin de vervoerbewijzen worden gedrukt of ingevuld.

Artikel 12 — Recht op vervoer. Reiziger zonder geldig vervoerbewijs

De in beginsel op de reiziger rustende verplichting om zijn vervoerbewijs op het einde van de reis terug te geven, werd opgeheven. Er werd nader bepaald dat de met controle belaste personeelsleden slechts personeelsleden van de spoorweg kunnen zijn. Tenslotte werd beslist dat de vervoerbewijzen in voorkomend geval slechts op het einde van de reis kunnen ingetrokken worden.

Artikel 14 — Bezetting der plaatsen

De term « bespreking » werd vervangen door « reservering », zowel in dit artikel als in het geheel van de UR/CIV.

De uitdrukking « trein van een hogere klasse » werd vervangen door « trein van een hogere prijscategorie ».

Artikel 15 — Het meenemen van handbagage en dieren in de rijtuigen

Ten einde de opsomming der voorwerpen, die niet in de rijtuigen mogen worden meegenomen, te vereenvoudigen, werden de littera *a* en *d* van paragraaf 2 tot principiële bepalingen herleid, terwijl de uitzonderingen in de bijkomende bepalingen of de tarieven worden geregeld.

Artikel 17 — Toegelaten voorwerpen

De definitie van bagage werd aangevuld met de omschrijving « voorwerpen bestemd voor reisdoeleinden ».

Compte tenu de la création d'un nouvel article 41 réglant la responsabilité du chemin de fer pour les véhicules automobiles accompagnés, il a été décidé de citer expressément, pour les objets que les tarifs internationaux peuvent admettre comme bagages sous certaines conditions « les véhicules automobiles accompagnés, remis au transport avec ou sans remorque ».

Désormais, l'exclusion ou la limitation du transport des bagages dans certains trains ou certaines catégories de trains doit ressortir des tarifs ou des horaires.

Article 18 — Objets exclus

La liste des objets exclus du transport comme bagages a été complétée par deux nouvelles catégories :

- les marchandises destinées au commerce;
- les objets encombrants ou d'une masse excessive.

A l'instar des RU/CIM, le terme « masse » a été substitué à celui de « poids ».

Article 22 — Responsabilité du voyageur. Vérification - Surtaxe

Les termes « détenteur du bulletin de bagages » ont été remplacés par le terme « voyageur ».

Article 33 — Transports mixtes

Pour tenir compte des aéroglisseurs, les termes « ... sur des lignes de services automobiles ou de navigation... » ont été remplacés par les termes « ... sur des lignes non ferroviaires... ».

Article 37 — Présomption de perte de bagages

Pour des raisons pratiques, le terme « domicile » a été remplacé par « adresse ».

Article 38 — Indemnité en cas de perte

En plus de l'indemnité en fonction du poids (masse dans le nouveau texte) prévue par la CIV actuellement en vigueur, les RU/CIV comporteront une indemnité alternative par colis, le mode d'indemnisation étant déterminé par les tarifs internationaux.

Cette disposition a été introduite dans la perspective de l'application par plusieurs réseaux de la tarification des bagages à la pièce.

Le montant maximal de l'indemnité en cas de dommage prouvé a été majoré.

Article 40 — Indemnité en cas de retard à la livraison

De même qu'à l'article 38, une indemnité alternative par colis a été prévue, en plus de l'indemnité à la masse, le mode d'indemnisation étant déterminé par les tarifs internationaux.

Ten einde rekening te houden met het nieuw artikel 41, dat de aansprakelijkheid van de spoorweg voor begeleide motorvoertuigen regelt, werd beslist om, voor de voorwerpen die door de internationale tarieven onder bepaalde voorwaarden als bagage kunnen worden toegelaten, uitdrukkelijk melding te maken van « de begeleide motorvoertuigen die met of zonder aanhangwagen ten vervoer worden aangeboden ».

Nochtans moet de uitsluiting van of de beperking op het vervoer van bagage in bepaalde treinen of soorten van treinen uit de tarieven of dienstregelingen blijken.

Artikel 18 — Uitgesloten voorwerpen

De lijst van de voorwerpen die als bagage van het vervoer zijn uitgesloten werd met twee nieuwe categorieën aangevuld :

- de handelswaren;
- de hinderende voorwerpen of voorwerpen met een overdreven massa.

In navolging van de UR/CIM, vervangt de term « massa » de term « gewicht ».

Artikel 22 — Aansprakelijkheid van de reiziger. Nazicht - Boete

De termen « houder van het bagagebewijs » werden vervangen door de term « reiziger ».

Artikel 33 — Gecombineerd vervoer

Ten einde rekening te houden met de hovercrafts, werden de termen « ... op de lijnen van auto- en scheepvaartdiensten » vervangen door de termen « ... op niet-spoorweglijnen ».

Artikel 37 — Vermoeden van verlies van bagage

Om praktische redenen werd de term « woonplaats » vervangen door de term « adres ».

Artikel 38 — Schadevergoeding bij verlies

De UR/CIM behelzen boven de schadevergoeding in functie van het gewicht (« massa » in de nieuwe tekst), zoals voorzien door de huidige CIV, een schadevergoeding die verschilt per collo. De wijze van berekening van de schadevergoeding wordt door de internationale tarieven bepaald.

Deze bepaling werd ingevoerd met het oog op de toepassing door meerdere netten van de tarieven voor bagage per stuk.

Het maximum bedrag van de schadevergoeding bij bewezen schade werd verhoogd.

Artikel 40 — Schadevergoeding bij vertraging in de aflevering

Evenals in artikel 38, werd een schadevergoeding voorzien die verschilt per collo, dit boven de schadevergoeding in functie van de massa. De wijze van berekening der schadevergoeding wordt door de internationale tarieven bepaald.

Article 41 — Véhicules automobiles accompagnés

Cet article est nouveau et régit la responsabilité du chemin de fer pour les véhicules automobiles accompagnés. Il peut être résumé comme suit :

— en cas de dommage prouvé par suite du retard dans le chargement ou la livraison d'un véhicule, le chemin de fer doit payer une indemnité ne dépassant pas le prix de transport du véhicule;

— lorsque l'ayant droit renonce au contrat de transport par suite du retard dans le chargement, le prix de transport du véhicule et des voyageurs est remboursé; l'ayant droit peut aussi réclamer une indemnité pour le dommage prouvé ne dépassant pas le prix de transport du véhicule;

— en cas de dommage prouvé par suite d'une perte totale ou partielle d'un véhicule, le chemin de fer doit payer une indemnité calculée d'après la valeur usuelle du véhicule et ne dépassant pas 4 000 unités de compte. Une remorque est considérée comme véhicule;

— en ce qui concerne les objets laissés dans le véhicule, le chemin de fer n'est responsable que du dommage causé par sa faute et l'indemnité totale ne peut dépasser 700 unités de compte. En ce qui concerne les objets laissés sur le véhicule, le chemin de fer n'est pas responsable;

— pour le reste, les véhicules automobiles sont assimilés aux bagages.

Article 47 — Dispositions spéciales

Le paragraphe 2 a été complété de manière à rendre le chemin de fer responsable en cas de faute pour les objets que le voyageur porte sur lui, même lorsque ce dernier n'est pas victime d'un accident corporel.

4. Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (RU/CIM)

Remarques préliminaires

Un des objets principaux de la 8^e révision des Conventions CIM/CIV était la recherche d'une simplification de la CIM.

La CIM constitue une réglementation assez complète et une partie de ses dispositions concerne des questions de détail qu'il ne semblait pas absolument nécessaire de régler dans le cadre d'une Convention internationale.

En outre, les chemins de fer, qui ont perdu leur monopole dans le domaine des transports terrestres, doivent disposer d'une plus grande liberté de mouvement dans l'établissement des conditions du contrat de transport, d'autant plus que l'autonomie des parties est la règle générale dans le domaine du droit privé.

On s'est également référé à certaines réglementations internationales de droit de transport applicables aux autres modes de transport (Convention de Varsovie, Convention

Artikel 41 — Begeleide motorvoertuigen

Dit artikel is nieuw en regelt de aansprakelijkheid van de spoorweg voor de begeleide motorvoertuigen. Het kan als volgt worden samengevat :

— in geval van bewezen schade bij vertraging in het laden of afleveren van een voertuig, moet de spoorweg een schadevergoeding betalen die de vervoerprijs der voertuigen niet te boven gaat;

— wanneer de rechthebbende tengevolge van een vertraging in het laden aan de vervoerovereenkomst verzaakt, wordt de vervoerprijs van het voertuig en van de reizigers terugbetaald; de rechthebbende kan eveneens aanspraak maken op een schadevergoeding voor de bewezen schade, die de vervoerprijs van het voertuig niet te boven gaat;

— in geval van bewezen schade bij volledig of gedeeltelijk verlies van een voertuig, moet de spoorweg een schadevergoeding betalen, berekend volgens de gebruikelijke waarde van het voertuig, zonder 4 000 rekeneenheden te mogen overschrijden. Een aanhangwagen wordt beschouwd als voertuig;

— wat betreft de voorwerpen die in het voertuig worden achtergelaten, is de spoorweg slechts aansprakelijk voor de door zijn schuld veroorzaakte schade, zonder dat de totale schadevergoeding 700 rekeneenheden mag overschrijden. De spoorweg is niet aansprakelijk voor de voorwerpen die op het voertuig worden achtergelaten;

— voor de rest worden de motorvoertuigen met bagage gelijkgesteld.

Artikel 47 — Bijzondere bepalingen

Paragraaf 2 werd aangevuld, teneinde de spoorweg, in geval van schuld, aansprakelijk te stellen, voor de voorwerpen die de reiziger bij zich draagt, zelfs wanneer deze laatste geen slachtoffer is van een lichamelijke ongeval.

4. Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (UR/CIM)

Voorafgaande opmerkingen

Eén der voornaamste doelstellingen van de 8^e Herzieningsconferentie was het nastreven van een vereenvoudiging van de CIM.

De CIM bevat een erg volledige regeling, en een deel van de bepalingen betreffen detailkwesties, die eigenlijk niet allemaal moesten worden geregeld binnen het kader van een internationaal Verdrag.

Bovendien moeten de spoorwegen, die op het vlak van het vervoer te land hun monopolie hebben verloren, voor het opstellen der voorwaarden van de vervoerovereenkomst over meer bewegingsvrijheid beschikken, te meer daar de autonomie der partijen in het privaatrecht de algemene regel is.

Men heeft eveneens verwezen naar sommige internationale regelingen, i.v.m. vervoerrecht, die op de andere wijzen van vervoer van toepassing zijn (het Verdrag van Warschau,

de Bruxelles, CMR), qui contiennent, en comparaison avec la CIM, beaucoup moins de dispositions concernant des questions de détail.

En supprimant ou en simplifiant certaines dispositions de la CIM, il ne fallait cependant pas mettre en péril la réglementation uniforme des questions faisant l'objet des dites dispositions. Les nouvelles règles devraient donc être établies sous forme de dispositions complémentaires.

Article premier — Champ d'application

La définition de la notion « gare » qui figurait jusqu'ici dans une note en bas de la page, a été reprise comme paragraphe 2.

Article 2 — Exceptions au champ d'application

Au paragraphe 3, le dernier membre de phrase « ... et que les lois et règlements d'aucun des Etats intéressés ne s'y opposent » a été radié.

Aucun Etat n'ayant jusqu'ici exclu l'application du droit interne du chemin de fer exploitant, il est à l'avenir tout aussi inutile de prévoir cette situation.

Article 3 — Obligation de transporter

L'obligation de transporter des envois de détail a été supprimée. Les motifs en sont que cette obligation a été levée dans de nombreux droits nationaux. Il a été relevé que la modification ne conduirait pas à la suppression du service comme tel; mais elle devrait permettre au chemin de fer d'adopter des conceptions plus rationnelles et dès lors plus économiques pour le transport de ces envois.

Le texte du paragraphe 1^{er}, lettre *a*, mentionne dorénavant expressément les dispositions complémentaires et les tarifs, qui étaient jusqu'ici sous-entendus.

Le texte du paragraphe 1^{er}, lettre *b*, a été complété par la mention expresse du personnel (du chemin de fer) qui, comme l'admet la doctrine dominante, doit faire partie de la notion de moyens de transport normaux.

La procédure en matière de concentration du trafic sur des itinéraires rationnels, qui est actuellement assez lourde si elle est appliquée de bout en bout, a été simplifiée. Les mesures prises par le chemin de fer ne feront plus l'objet d'une procédure d'approbation gouvernementale mise en œuvre par l'office central.

Article 4 — Objets exclus du transport

La Commission de rédaction a substitué le terme « masse » à celui de « poids », conformément aux décisions prises sur le plan du système international d'Unités (SI).

Cette décision vaut pour l'ensemble du texte RU/CIM.

het Verdrag van Brussel, de CMR), die, vergeleken met de CIM, veel minder detailkwesties regelen.

Toen mocht het opheffen of vereenvoudigen van sommige bepalingen van de CIM geen gevaar opleveren voor de eenvormige regeling van de aangelegenheden, die het voorwerp uitmaken van genoemde bepalingen. De nieuwe regelen zouden aldus onder de vorm van bijkomende bepalingen moeten worden opgesteld.

Artikel 1 — Werkingssfeer

De definitie van het begrip « station », dat tot nu toe voorkwam in een voetnoot onderaan de bladzijde, werd hernomen als paragraaf 2.

Artikel 2 — Uitzonderingen op de werkingssfeer

In paragraaf 3 werd het laatste lid van de zin, « en dat de wetten en reglementen van geen enkele der belanghebbende Staten zich ertegen verzetten » weggelaten.

Daar tot op heden geen enkele Staat de toepassing van het interne recht van de beheerende spoorweg heeft uitgesloten, is het totaal nutteloos deze toestand voor de toekomst te voorzien.

Artikel 3 — Vervoerplicht

De vervoerplicht i.v.m. stukgoedzendingen werd opgeheven. De reden daarvan is gelegen in het feit dat deze verplichting uit talrijke nationale rechtsstelsels werd gelicht. Er werd wel verklaard dat deze wijziging niet tot de opheffing van de dienst als zodanig zou leiden; maar ze zou de spoorweg in staat moeten stellen om t.a.v. het vervoer van die zendingen, rationelere en vandaar meer economisch verantwoorde opvattingen te huldigen.

Nochtans vermeldt de tekst van paragraaf 1, littera *a*, uitdrukkelijk de tot nu toe veronderstelde bijkomende bepalingen en tarieven.

De tekst van paragraaf 1, littera *b*, werd aangevuld met de uitdrukkelijke vermelding van het personeel van de spoorweg dat, zoals de heersende doctrine het toegeeft, van het begrip « normale vervoermiddelen » moet deel uitmaken.

De procedure betreffende de concentratie van het verkeer op rationele reisroutes die, indien ze volledig wordt toegepast vrij log is, werd vereenvoudigd. De door de spoorweg genomen maatregelen dienen niet langer meer door de Regering te worden goedgekeurd volgens een procedure ingesteld door het centraal bureau.

Artikel 4 — Van het vervoer uitgesloten voorwerpen

In overeenstemming met de beslissingen die in het kader van het Internationaal Eenheids Stelsel (IS) zijn genomen, heeft de redactiecommissie de term « massa » in de plaats gesteld van het begrip « gewicht ».

Deze beslissing geldt voor het geheel van de tekst der UR/CIM.

Article 5 — Objets admis au transport sous condition

Le texte du paragraphe 1^{er}, lettre *b*, a fait l'objet d'une simplification.

Au paragraphe 2, le parallélisme, qui faisait défaut, a été établi entre les compétences des Etats membres, formellement moins étendues et celles des chemins de fer. D'autre part, il a été précisé que les accords et clauses tarifaires prévoyant des conditions moins rigoureuses que celles du RID doivent être publiés et que l'Office central doit les porter à la connaissance des Etats membres.

Article 6 — Tarifs. Accords particuliers

La systématique de cet article a été complètement revue selon un ordre plus logique : calcul des frais et délégation tarifaire, contenu des tarifs, application des tarifs, publication des modifications des tarifs, dépenses.

Le texte du paragraphe 2, alinéa 1^{er}, a été simplifié. Il comporte encore la règle essentielle, reprise en partie du paragraphe 1^{er}, alinéa 4 actuel, selon laquelle « les tarifs doivent contenir toutes les conditions spéciales aux divers transports, notamment les éléments nécessaires au calcul du prix de transport et des frais accessoires et, le cas échéant, les conditions de conversion des monnaies ».

Le deuxième membre de la première phrase et la deuxième phrase du paragraphe 2, alinéa 1^{er} actuel, ont été supprimés, d'abord parce que cette matière peut tout aussi bien faire l'objet d'une disposition complémentaire.

Ensuite, en supprimant toute allusion à la grande et à la petite vitesse dans cette disposition, une fusion de ces régimes, que les chemins de fer envisagent dans un avenir encore incertain, en sera facilitée; au surplus, les dispositions des Règles uniformes qui se réfèrent à ces régimes relèvent de la procédure de révision accélérée.

Le texte du paragraphe 2, alinéa 2, a été précisé dans le sens que les tarifs ne peuvent déroger aux Règles uniformes que si celles-ci le prévoient expressément.

A l'alinéa 1^{er} du paragraphe 4, les chemins de fer sont libérés de l'obligation de requérir l'assentiment des Gouvernements pour conclure des accords particuliers; la condition qui subsiste dans la deuxième partie de la disposition et surtout la concurrence entre les divers modes de transport sont de nature à assurer une protection suffisante de la clientèle.

A l'alinéa 2 du paragraphe 4, les « autres avantages » ont été ajoutés aux « réductions de prix ».

A l'alinéa 1^{er} du paragraphe 5, la Conférence a supprimé toute condition.

Le texte du paragraphe 8 précise que dans les Etats où il n'existe pas d'obligation de publier certains tarifs, ni de les appliquer à tous les usagers aux mêmes conditions, les dispositions de l'article 6 ne feront plus règle dans la mesure où elles comportent une telle obligation.

Artikel 5 — Voorwaardelijk tot het vervoer toegelaten voorwerpen

De tekst van paragraaf 1, littera *b*, werd het voorwerp van een vereenvoudiging.

In paragraaf 2 werd het manklopende parallelisme tussen de formeel minder uitgebreide bevoegdheden der Lid-Staten en deze der spoorwegen hersteld. Anderzijds werd bepaald dat de overeenkomsten en tariefbepalingen, die minder strenge voorwaarden dan die van het RID voorzien, moeten worden bekend gemaakt, en dat het Centraal Bureau ze ter kennis van de Lid-Staten moet brengen.

Artikel 6 — Tarieven. Bijzondere contracten

De systematiek van dit artikel werd volledig herzien volgens een meer logische volgorde : berekening van de kosten en tarifaire verplichtingen, omvang der tarieven, toepassing der tarieven, bekendmaking van de tariefwijzigingen, uitgaven.

De tekst van paragraaf 2, alinea 1, werd vereenvoudigd. Hij bevat nog steeds de essentiële regel, gedeeltelijk hernomen in de huidige paragraaf 1, alinea 4, volgens dewelke « de tarieven alle op het vervoer toepasselijke bijzondere voorwaarden moeten inhouden, nl. de voor de berekening van de vervoerprijs en de bijkomende kosten noodzakelijke elementen en in voorkomend geval de wisselvoorwaarden der vreemde munten ».

Het 2e lid van volzin 1 en volzin 2 van de huidige paragraaf 2, alinea 1, werden opgeheven, in de eerste plaats omdat deze materie evengoed het voorwerp van een bijkomende bepaling kan uitmaken.

Voorts is het zo dat het weglaten van elke zinspelende op vrachtgoed en snelgoed in die bepaling de door de spoorwegen in een nog onzekere toekomst nagestreefde versmelting van deze stelsels zal vergemakkelijken. Bovendien zijn de bepalingen van de Uniforme Regelen m.b.t. deze stelsels afhankelijk van de versnelde herzieningsprocedure.

De tekst van paragraaf 2, alinea 2, werd nader omschreven, in die zin dat de tarieven slechts van de Uniforme Regelen mogen afwijken indien deze hierin uitdrukkelijk voorzien.

In alinea 1 van paragraaf 4 worden de spoorwegen bevrijd van de verplichting betreffende de toestemming der Regeringen voor het sluiten van bijzondere contracten. De in het 2e deel van de bepaling behouden voorwaarde en de concurrentie tussen de verschillende vervoerwijzen zijn van aard om het cliënteel voldoende te beschermen.

In alinea 2 van § 4 werd « de andere voordelen » toegevoegd aan « de prijsvermindering ».

In alinea 1 van § 5 heeft de Conferentie elke voorwaarde geschrapt.

De tekst van paragraaf 8 bepaalt dat de bepalingen van artikel 6 geen dwingend karakter zullen hebben in de Staten waar geen verplichting bestaat om sommige tarieven bekend te maken noch ze toe te passen op alle gebruikers die zich in dezelfde voorwaarden bevinden, in de mate dat die bepalingen een dergelijke verplichting bevatten.

Article 8 — Dispositions spéciales à certains transports.

Dans le texte introductif du paragraphe 4, les dispositions complémentaires, en ce qui concerne la forme des dérogations convenues entre les chemins de fer, ont été ajoutées.

La lettre *f* du paragraphe 4 a été complétée par la notion « sur tout ou partie du parcours ».

La nouvelle lettre *g* du paragraphe 4 couvre le concept des « transports effectués sous le couvert d'un instrument servant à la transmission automatique des données ». Il convenait en effet de tenir compte de l'évolution prévisible en matière de transmission automatique de l'information. Il est assez vraisemblable que le document de transport ne sera pas toujours nécessairement transféré du lieu d'expédition d'un envoi au lieu de destination; les données relatives au transport seront enregistrées au lieu d'expédition et transmises au lieu de destination au moyen d'un réseau d'ordinateurs.

Article 11 — Conclusion du contrat de transport

Pour tenir compte des nouveaux procédés mécanographiques aux paragraphes 1^{er} et 3, la lettre de voiture acceptée par le chemin de fer peut être munie soit du timbre de la gare expéditrice, soit d'une indication de la machine comptable.

Il a été précisé au paragraphe 3 que la lettre de voiture, dûment acceptée par le chemin de fer, fait preuve de la conclusion et du contenu du contrat de transport.

Actuellement, lorsque les conditions énoncées dans le texte sont réunies, le chemin de fer est exonéré de toute responsabilité. Cette règle, peu équitable pour l'usager, a été modifiée de façon à placer la question sur le terrain de la force probante des énonciations de la lettre de voiture et à réserver à l'intéressé la faculté d'établir, le cas échéant, la preuve contraire. Le texte a en outre été complété par un exemple de cette règle, constitué par la remise au destinataire d'un wagon avec des sceaux d'origine intacts.

Article 12 — Lettre de voiture

Le texte de cet article, qui avait déjà fait l'objet de modifications dans le cadre de la simplification de la CIM, a encore été remanié et amélioré au point de vue de la systématique.

La procédure d'approbation gouvernementale concernant le modèle de la lettre de voiture fixé par les chemins de fer a été abandonnée.

Selon la CIM actuelle, les langues « obligatoires » dans lesquelles la lettre de voiture doit être imprimée et remplie sont le français, l'allemand ou l'italien.

A l'avenir, ce sera une des langues de travail de l'organisation, c'est-à-dire le français et l'allemand.

Artikel 8 — Bijzondere bepalingen betreffende sommige vervoeren

In de inleidende tekst van paragraaf 4 werden de bijkomende bepalingen betreffende de vorm, van de tussen de spoorwegen overeengekomen afwijkingen bijgevoegd.

Littera *f* van paragraaf 4 werd aangevuld met de notie « op het geheel of een gedeelte van de reisweg ».

De nieuwe littera *g* van paragraaf 4 betreft het concept van zendingen die met een document voor automatische data-transmissie worden « vervoerd ». Het paste inderdaad rekening te houden met de voorziene ontwikkeling op het gebied van de automatische verwerking der gegevens. Het is zeer waarschijnlijk dat het vervoerdocument niet steeds meer van de plaats van afzending naar de plaats van bestemming zal moeten worden overgebracht, dat de gegevens betreffende het vervoer op de plaats van afzending zullen worden geregistreerd en d.m.v. een net van computers naar de plaats van bestemming zullen worden overgezonden.

Artikel 11 — Sluiting van de vervoerovereenkomst

Ten einde rekening te houden met de nieuwe mechanografische procédés in paragraaf 1 en 3, mag de door de spoorweg ontvangen vrachtbrief met het zegel van het station van afzending bekleed zijn, of met een vermelding van de boekhoudmachine.

In paragraaf 3 werd nader bepaald dat de genoegzaam door de spoorweg aanvaarde vrachtbrief als bewijs dient van het sluiten en de inhoud van de vervoerovereenkomst.

Heden ten dage is de spoorweg van elke aansprakelijkheid ontlast, indien de in de tekst opgesomde voorwaarden samen voorkomen. Deze voor de gebruiker weinig billijke regel werd gewijzigd door enerzijds het probleem in het kader van de bewijskracht der vermeldingen op de vrachtbrief te plaatsen en anderzijds de gebruiker in voorkomend geval toe te laten het tegenbewijs te leveren. De tekst werd bovendien met een voorbeeld van deze regel aangevuld, handelend over het teruggeven aan de bestemming van een wagen met ongeschonden versluiting.

Artikel 12 — Vrachtbrief

De tekst van dit artikel, dat in het kader van de vereenvoudiging van de CIM, reeds het voorwerp van wijzigingen had uitgemaakt, werd vanuit systematisch oogpunt nogmaals omgewerkt en verbeterd.

De procedure van goedkeuring door de Regering van het door de spoorwegen vastgestelde vrachtbriefmodel werd opgeheven.

Volgens het huidige CIM zijn de « verplichte » talen, waarin de vrachtbrief moet worden gedrukt en ingevuld, het Frans, het Duits of het Italiaans.

In de toekomst zal dat één der werktalen van de organisatie zijn, d.i. het Frans of het Duits.

En outre, il a été donné un caractère plus impératif à la disposition du paragraphe 3, alinéa 3, stipulant que, sauf exception, les inscriptions portées sur la lettre de voiture soient faites en caractères latins.

Article 13 — Teneur de la lettre de voiture

Le texte du paragraphe 1^{er} a été complété par une disposition prévoyant que pour définir les notions de « wagons complets » et d'« envoi de détail », les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice sont déterminantes pour l'ensemble du parcours. Cette clause figurait jusqu'ici dans une Disposition complémentaire uniforme des chemins de fer.

L'énumération non exhaustive des mentions facultatives en lettre de voiture prévue à l'article 6, paragraphe 6, de la CIM a été abandonnée parce qu'elle est en partie périmée et que son abandon n'implique pas la suppression des cases correspondantes de la lettre de voiture. Cette simplification a entraîné la nécessité de prévoir dans une série d'articles des Règles uniformes l'obligation de l'expéditeur de porter les inscriptions adéquates en lettre de voiture.

Article 14 — Itinéraire et tarifs applicables

La faculté offerte aux chemins de fer d'effectuer le transport par un itinéraire différent de celui prescrit par l'expéditeur a été étendue aux cas où, pour les envois de détail, un des chemins de fer participant au transport ne peut respecter l'itinéraire choisi par l'expéditeur en raison des prescriptions d'itinéraire résultant de son organisation des transports internationaux d'envois de détail.

Article 17 — Remboursement et débours

Il a été précisé au paragraphe 1^{er} que c'est la valeur de la marchandise lors de son acceptation à la gare expéditrice qui est déterminante.

Article 19 — Etat, emballage et marquage de la marchandise

Cet article a fait l'objet de simplifications.

Au paragraphe 5, lettre a, il a été précisé que le colis de détail doit porter non seulement l'adresse, mais encore le nom du destinataire.

Au paragraphe 5, le deuxième alinéa du texte actuellement en vigueur (art. 12, paragraphe 6, CIM actuelle) a été biffé; celui-ci avait été repris par erreur de la CIM de 1961 lors de la révision de 1970.

Article 20 — Remise au transport et chargement de la marchandise

La systématique de cet article a été modifiée. Il a été précisé au paragraphe 2, alinéa 2, que la limite de charge à respecter pour le parcours total était la limite la plus faible apparaissant sur une partie du parcours.

Bovendien heeft men de bepaling van paragraaf 3, alinéa 3, een nieuw verplichtend karakter gegeven, door te voorzien dat de inschrijvingen op de vrachtbijlage, behoudens uitzonderingen, in Latijns letterschrift zouden geschieden.

Artikel 13 — Inhoud van de vrachtbijlage

De tekst van paragraaf 1 werd aangevuld met een bepaling die voorziet dat voor het definiëren van de begrippen « wagenlading » en « zending van stukgoederen », de in het station van afzending geldende voorschriften voor het ganse traject bepalend zijn. Deze klausule kwam tot op heden voor in een Eenvormige Bijkomende Bepaling der Spoorwegen.

De niet-beperkende opsomming van fakultatieve vermeldingen op de vrachtbijlage, voorzien in artikel 6, paragraaf 6, van de CIM, werd opgeheven, wegens het feit dat ze gedeeltelijk vervallen is en dat het prijsgeven ervan niet betekent dat de overeenstemmende vakken van de vrachtbijlage worden geannuleerd. Deze vereenvoudiging bracht de noodzaak met zich mee om in een reeks artikelen van de Uniforme Regelen voor de afzender de verplichting te voorzien op de vrachtbijlage de aangepaste inschrijvingen te doen.

Artikel 14 — Vervoersroute en toe te passen tarieven

De aan de spoorwegen geboden mogelijkheid om het vervoer langs een andere dan de door de afzender voorgeschreven vervoersroute te laten geschieden, wordt uitgebreid tot de gevallen waarin voor de zendingen van stukgoederen één van de aan het vervoer deelnemende spoorwegen de door de afzender gekozen vervoersroute niet kan in acht nemen wegens de uit zijn organisatie voor het internationaal vervoer van stukgoederen voortvloeiende routevoorschriften.

Artikel 17 — Remboursementen en voorschotten

In paragraaf 1 werd nader bepaald dat het de waarde van het goed vanaf de aanneming in het station van afzending is die bepalend is.

Artikel 19 — Toestand, verpakking en merking van het goed

Dit artikel maakte het voorwerp van vereenvoudigingen uit.

In paragraaf 5, littera a, wordt bepaald dat de stukgoederen niet alleen het adres, maar ook de naam van de bestemmelingen moeten dragen.

In paragraaf 5 werd alinea 2 van de huidige tekst (art. 12, § 6 van de huidige CIM) weggelaten; deze alinea was bij vergissing uit de CIM van 1961 hernoemen.

Artikel 20 — Aanbieding ten vervoer en lading van het goed

De indeling van dit artikel wordt gewijzigd. In paragraaf 2, alinea 2, wordt bepaald dat als beladingslimiet voor het ganse traject de laagste beladingslimiet op een deel van het traject moet in acht worden genomen.

Selon le texte du paragraphe 3, l'article 15 s'applique au paiement des frais occasionnés par la réfection d'un chargement défectueux.

Le nouveau paragraphe 5 se rapporte à l'apposition des sceaux sur les wagons, opération qui sera régie par les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice. En outre, l'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture le nombre et la désignation des sceaux qu'il appose sur le wagon.

Article 22 — Constatation de la masse et du nombre de colis

Le paragraphe 2 du projet initial, qui a trait au pesage sur un pont-basculé, a été supprimé, la question pouvant être réglée dans une Disposition complémentaire uniforme.

Article 26 — Accomplissement des formalités administratives

La responsabilité du commissaire, à laquelle se réfère la CIM actuelle, a suscité quelques difficultés. Cette responsabilité est réglée en partie différemment dans les divers droits nationaux. Il a dès lors été décidé, par analogie avec la règle figurant dans d'autres articles, de remplacer cette clause par une règle de responsabilité uniforme fondée sur la faute du chemin de fer; l'indemnité maximale ne peut cependant pas excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.

Article 27 — Délais de livraison

Aux termes de la CIM actuelle, les délais de livraison sont fixés par les règlements en vigueur entre les chemins de fer participant au transport ou par les tarifs internationaux. A l'avenir, ces délais pourront également être établis, pour certains trafics particuliers et sur certaines relations, sur la base des plans de transport applicables entre les chemins de fer intéressés. Dans ce cas, ils devront être repris dans des tarifs internationaux ou dans des conventions spéciales entre chemins de fer et usagers (délais garantis).

Au paragraphe 2 les délais de livraison maximaux pour les envois par wagons complets sont réduits en supprimant le premier palier du délai de transport de 300 km par 24 heures pour la grande vitesse et de 200 km par 24 heures pour la petite vitesse. Ces délais sont dès lors linéaires à raison de respectivement 400 km et 300 km par 24 heures.

Le renvoi aux dispositions du droit national a été supprimé au paragraphe 4, de façon à laisser aux chemins de fer la faculté de fixer les délais supplémentaires de livraison en trafic international, indépendamment des prescriptions de droit national; les cas où la fixation de délais de ce genre est autorisée sont de toute manière limitativement énumérés dans les Règles uniformes. En outre pour prévenir des abus, le nouveau texte prévoit que la durée du délai supplémentaire comme tel sera d'emblée déterminée.

Overeenkomstig de tekst van paragraaf 3 is artikel 15 van toepassing op de betaling van de kosten die uit het terugzenden van een gebrekkige lading voortvloeien.

De nieuwe paragraaf 5 betreft het aanbrengen van versluitingen op de wagens, een werkzaamheid die door de in het station van afzending geldende voorschriften zal worden geregeld. Bovendien moet de afzender op de vrachtbrief het aantal en de kenmerken van de door hem aangebrachte versluitingen vermelden.

Artikel 22 — Vaststelling van massa en aantal van de colli

Paragraaf 2 van het voorontwerp, die handelde over het wegen op een weegbrug, werd weggelaten, daar de aangelegenheid door een Uniforme Bijkomende Bepaling (DCU) kan worden geregeld.

Artikel 26 — Vervulling van de administratieve formaliteiten

De aansprakelijkheid van de commissionair waarnaar de huidige CIM verwijst, heeft enige moeilijkheden doen ontstaan. Deze aansprakelijkheid wordt in de verscheidene nationale rechtssystemen gedeeltelijk op verschillende wijze geregeld. Vandaar dat werd beslist om, naar analogie met de in andere artikelen voorkomende regel, deze klausule te vervangen door een regel van eenvormige aansprakelijkheid, gebaseerd op de schuld van de spoorweg. De maximale schadevergoeding mag nochtans niet meer bedragen dan deze voorzien in geval van verlies van het goed.

Artikel 27 — Leveringstermijn

Naar luid van de huidige CIM, worden de leveringstermijnen vastgesteld aan de hand van de reglementen die gelden voor de spoorwegen die aan het vervoer deelnemen, of door de internationale tarieven. In de toekomst zullen deze termijnen ook voor bepaalde bijzondere vervoeren en in bepaalde relaties kunnen worden vastgesteld op grond van vervoersplannen, die op de daarbij belanghebbende spoorwegen van toepassing zijn. In dit geval zullen ze moeten worden opgenomen in de internationale tarieven of in bijzondere overeenkomsten tussen de spoorwegen en de gebruikers (gewaarborgde termijnen).

In paragraaf 2 werden de maximale leveringstermijnen voor de wagenladingen verkort, door opheffing van de eerste trap van de leveringstermijn van 300 km per 24 uur voor het snelgoed en van 200 km per 24 uur voor het stukgoed. Deze termijnen zijn van nu af aan lineair, naar rata van resp. 400 km en 300 km per 24 uur.

In paragraaf 4 werd de verwijzing naar de bepalingen van het nationaal recht weggelaten, ten einde de spoorweg de mogelijkheid te bieden om onafhankelijk van de voorschriften van het nationaal recht in de internationale trafiek bijkomende leveringstermijnen vast te stellen. Toch zijn de gevallen, waarin het vaststellen van een dergelijke termijn, wordt toegestaan, in de Uniforme Regelen limitatief opgesomd. Om misbruiken te voorkomen voorziet de nieuwe tekst trouwens dat de duur van de bijkomende termijn voortaan zal beperkt zijn.

Enfin, les divers cas de délais supplémentaires ont été énumérés dans un ordre plus logique.

Il a été précisé au paragraphe 5 que les délais supplémentaires prévus au paragraphe 4, lettres *a* à *c*, pourront aussi figurer dans les prescriptions dûment publiées dans chaque Etat.

Article 30 — Modification par l'expéditeur

Cet article a fait l'objet de simplifications et les dispositions supprimées seront reprises dans les Dispositions complémentaires uniformes.

Au paragraphe 3, l'indemnité éventuellement due par le chemin de fer a été limitée à un plafond, comme c'est le cas d'autres dispositions analogues.

Au paragraphe 4, alinéa 2, il a été précisé que le chemin de fer doit se conformer non seulement aux ordres mais également aux instructions du destinataire.

Article 31 — Modification par le destinataire

Mêmes observations d'ordre général que pour l'article 30.

Au paragraphe 2, l'alinéa 3 a été supprimé comme étant superflu parce que le destinataire n'est en général pas en mesure de présenter le duplicata de la lettre de voiture.

Article 32 — Exécution des ordres ultérieurs

Au paragraphe 2, les mots « grèvent la marchandise » ont été remplacés par l'expression : « doivent être payés selon les dispositions de l'article 15 ».

Article 33 — Empêchement au transport

Au paragraphe 5, l'indemnité due par le chemin de fer a été limitée à un plafond.

Le paragraphe 9 prévoit que le chemin de fer ne pourra percevoir des droits de stationnement que s'il n'y a pas faute de sa part. Ce complément fut motivé par le fait que lorsque l'empêchement au transport est imputable au chemin de fer, aucune disposition de la CIM ne règle actuellement la question des droits de stationnement des wagons, qui ne devraient pas, dans le cas, pouvoir être réclamés.

Article 36 — Etendue de la responsabilité

Les titres de responsabilité visés au paragraphe 1^{er} sont énumérés de façon plus logique, pour tenir compte également de l'ordre de succession des articles 40, 42 et 43 des Règles uniformes : perte totale ou partielle, avarie, dépassement du délai de livraison. D'autre part, l'article 43, paragraphe 1^{er}, de la CIM actuelle ayant été supprimé, le chemin de fer n'est plus responsable *ipso facto* du dépassement du délai de livraison, mais seulement à la condition qu'un dommage en soit résulté.

Au paragraphe 3, lettre *d*, la cause d'exonération « chargement dans un wagon qui présente un vice apparent pour l'expéditeur » introduite en 1970, a été abandonnée.

Tenslotte werden de diverse gevallen van bijkomende termijnen in een meer logische volgorde opgesomd.

In paragraaf 5 werd bepaald dat de in paragraaf 4, littera *a* tot *c*, voorziene bijkomende termijnen ook in de in elke Staat naar behoren gepubliceerde voorschriften, zullen moeten voorkomen.

Artikel 30 — Wijziging door de afzender

Dit artikel vormde het voorwerp van vereenvoudigingen; de opgeheven bepalingen zullen in de eenvormige bijkomende bepalingen opgenomen worden.

In paragraaf 3 werd de eventueel door de spoorweg verschuldigde schadevergoeding van een plafond voorzien, zoals dit voor andere, analoge bepalingen het geval is.

In paragraaf 4, alinea 2, werd bepaald dat de spoorweg zich niet alleen aan de opdrachten, maar ook aan de aanwijzingen van de bestemming moet houden.

Artikel 31 — Wijziging door de bestemming

Dezelfde algemene opmerkingen gelden als voor artikel 30.

In paragraaf 2 werd alinea 3 weggelaten als zijnde onduidelijk, omdat de bestemming over het algemeen niet in staat is de duplicaat-vrachtbrief te overhandigen.

Artikel 32 — Uitvoering van nadere opdrachten

In paragraaf 2 werden de woorden « bezwaren het goed » vervangen door de uitdrukking : « moeten volgens artikel 15 worden betaald ».

Artikel 33 — Belemmering in het vervoer

In paragraaf 5 wordt de door de spoorweg verschuldigde schadevergoeding van een plafond voorzien.

Paragraaf 9 voorziet dat de spoorweg slechts staangeld kan ontvangen indien er in zijn hoofde geen schuld voorhanden is. Deze aanvulling vond haar grondslag in het feit dat geen enkele bepaling van de CIM heden ten dage de staanrechten der wagens regelt, indien de belemmering in het vervoer aan de spoorweg te wijten is.

Artikel 36 — Omvang van de aansprakelijkheid

De in artikel 1 bedoelde gevallen van aansprakelijkheid staan logischer opgesomd ten einde rekening te houden met de volgorde in de artikelen 40, 42 en 43, van de Uniforme Regelen : geheel of gedeeltelijk verlies, beschadiging, overschrijding van de leveringstermijn. Anderzijds is de spoorweg, na de opheffing van artikel 43, paragraaf 1, van de huidige CIM, niet meer automatisch aansprakelijk voor het overschrijden van de leveringstermijn, maar alleen als daaruit schade voortvloeit.

In paragraaf 3, littera *d*, werd de in 1970 ingelaste reden van ontheffing, nl. lading in een wagon die voor de afzender een duidelijk gebrek vertoont, opgeheven.

Article 43 — Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison

Suppression de la disposition du paragraphe 1^{er} de l'article 34 de la CIM qui est particulière à cette Convention et à certains droits nationaux en matière de transport ferroviaire; aucune Convention internationale applicable aux autres modes de transport ne connaît de règle semblable. En contrepartie, en quelque sorte, on a introduit une disposition nouvelle laissant aux tarifs à délais garantis la possibilité de prévoir une indemnité forfaitaire et, d'autre part, de porter au triple du prix de transport la limite du montant de l'indemnité à verser par le chemin de fer, lorsque la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du dépassement du délai de livraison.

On a fait ressortir dans le paragraphe 1^{er} que le dommage comprend également l'avarie et au paragraphe 4, que les indemnités ne peuvent se cumuler que si l'avarie ne résulte pas du dépassement du délai de livraison. Cette thèse est conforme à la doctrine dominante et à une partie de la jurisprudence; le nouveau texte lève maintenant tout doute à cet égard.

L'article 27, paragraphe 1^{er}, des PU/CIM permet d'introduire un système de délais dits garantis. Considérant que les dispositions de la CIM, notamment en matière de responsabilité, ont un caractère de droit impératif, il convenait d'indiquer dans les RU/CIM une nouvelle disposition (paragraphe 6) autorisant les chemins de fer à déroger aux dispositions du nouveau paragraphe 1^{er}; ces dérogations peuvent soit aller au delà de ce que prévoit le paragraphe, soit demeurer en deçà du triple du prix de transport. Cependant, dans l'hypothèse où non seulement le délai garanti n'aurait pas été respecté, mais où les délais maximaux de l'article 27, paragraphe 2, auraient été dépassés, l'ayant droit conserve la faculté de choisir entre, d'une part, l'indemnité prévue par le tarif international ou la convention spéciale et, d'autre part, l'indemnité fixée au paragraphe 1^{er}.

Article 44 — Indemnité en cas de dol ou de faute lourde

La partie du texte a été étendue au titre de responsabilité constituée par l'inexécution ou l'exécution défectueuse de prestations accessoires du chemin de fer prévues par les RU/CIM. Cette extension s'imposait dès le moment où cette responsabilité, qui est en général dépendante de la faute du chemin de fer, a été assortie d'une clause de limitation du montant de l'indemnité.

Article 48 — Responsabilité en trafic fer-mer

Après l'adoption de la « Convention des Nations Unies relative au transport de marchandises par mer » au 31 mars 1978 (en abrégé : Règles de Hambourg) on pourrait se demander si et dans quelle mesure il fallait adapter la réglementation particulière de la CIM pour le trafic fer-mer au nouveau droit de transport maritime. Le texte ancien fut maintenu tout en le soumettant à la compétence de la com-

Artikel 43 — Schadevergoeding bij overschrijding van de leveringstermijn

De bepaling van paragraaf 1 van artikel 34 van de CIM werd opgeheven. Deze bepaling is eigen aan het Verdrag en sommige nationale rechtstelsels betreffende het vervoer per spoor; geen enkel op andere vervoerwijzen van toepassing zijnd Verdrag kent een gelijkaardige regel. Daarentegen werd voorgesteld om enerzijds een nieuwe bepaling te voorzien die het aan de tarieven overlaat een forfaitaire schadevergoeding m.b.t. de gewaarborgde termijn te voorzien en om anderzijds de grens van het door de spoorweg als schadevergoeding te betalen bedrag op het drievoud van de vervoerprijs te brengen, op voorwaarde dat bewezen wordt dat door de overschrijding van de leveringstermijn schade is ontstaan.

In paragraaf 1 heeft men laten vaststellen dat de schade eveneens de beschadiging omvat, en in § 2, dat de vergoedingen slechts mogen gekumuleerd worden indien de beschadiging niet uit de overschrijding van de leveringstermijn voortvloeit. Deze opvatting strookt met de heersende rechtsleer en met een deel van de rechtspraak; de nieuwe tekst neemt te dien opzichte alle twijfels weg.

Artikel 27, paragraaf 1, van de UR/CIM laat toe om een systeem van zgn. gewaarborgde termijnen in te voeren. Overwegend dat de bepalingen van de CIM, meer bepaald op het gebied van de aansprakelijkheid, een dwingend rechtskarakter hebben, paste het om in de UR/CIM een nieuwe bepaling in te lassen (paragraaf 6), welke de spoorwegen machtigt om af te wijken van de bepalingen van de nieuwe paragraaf 1; deze afwijkingen mogen verder gaan dan wat die paragraaf voorziet of onder het drievoud van de vervoerprijs blijven. In de veronderstelling dat niet alleen de gewaarborgde termijn niet in acht werd genomen, maar dat ook de maximale termijnen van artikel 27, paragraaf 2, werden overschreden, behoudt de rechthebbende nochtans de keuzemogelijkheid tussen de door het internationaal tarief voorziene schadevergoeding enerzijds en de in paragraaf 1 bepaalde schadevergoeding anderzijds.

Artikel 44 — Schadevergoeding bij opzet of grove schuld

Dit deel van de tekst werd uitgebreid tot de aansprakelijkheid die uit de door de UR/CIM voorziene niet-uitvoering of gebrekkige uitvoering der bijkomende prestaties van de spoorweg voortvloeit. Deze uitbreiding was nodig van zodra die aansprakelijkheid, die over het algemeen met de schuld van de spoorweg samenhangt, met een klausule tot beperking van het bedrag der schadevergoeding werd aangevuld.

Artikel 48 — Aansprakelijkheid in spoor/zeevervoer

Na het aanvaarden van het « UNO-Verdrag betreffende het goederenvervoer over zee » van 31 maart 1978 (afgekort : De Regelen van Hamburg) kon de vraag gesteld worden of en in welke mate men de bijzondere CIM regeling over het spoor/zeevervoer diende aan te passen aan het nieuwe zeevervoerrecht. De oude tekst werd behouden en aan de bevoegdheid van de Herzieningscommissie onderworpen, in

mission de révision, dans la mesure toutefois où il ne s'agit que de procéder à une adaptation au droit de transport international maritime.

Article 52 — Constatation de perte partielle ou d'avarie

La notion de constatation judiciaire a été nuancée au paragraphe 2 en ce sens que le dommage pourra à l'avenir être constaté par un expert nommé soit par les parties, soit par voie judiciaire.

Article 58 — Prescription de l'action

Selon le nouveau texte du paragraphe 3, la prescription n'est suspendue par l'introduction d'une réclamation que si elle est accompagnée des pièces justificatives nécessaires.

Il a été prévu au paragraphe 5 que la suspension et l'interruption de la prescription seraient réglées par le droit national; le texte actuel renvoie aux lois et règlements de l'Etat où l'action est intentée.

Cette Convention n'est pas encore entrée en vigueur.

Le Ministre des Relations extérieures,

L. TINDEMANS.

Le Ministre du Commerce extérieur,

W. DE CLERCQ.

*Le Ministre des Communications
et des Postes, Télégraphes et Téléphones*

H. DE CROO.

de mate nochtans dat hij niet verder gaat dan een aanpassing aan het internationaal zeevervoerrecht.

Artikel 52 — Vaststelling van gedeeltelijk verlies of beschadiging

Het begrip « Gerechtelijke vaststelling » in paragraaf 2 werd genuanceerd in die zin dat de schade in de toekomst door een door de partijen benoemde deskundige dan wel langs gerechtelijke weg zal kunnen worden vastgesteld.

Artikel 58 — Verjaring van de vordering in recht

Volgens de nieuwe tekst van paragraaf 3 wordt de verjaring door het inleiden van een vordering buiten rechte slechts geschorst, indien deze laatste van de nodige bewijsstukken vergezeld gaat.

In paragraaf 5 werd bepaald dat de schorsing en de stuiting van de verjaring door het nationaal recht zullen worden geregeld; de huidige tekst verwijst naar de wetten en reglementen van de Staat waar de vordering is ingeleid.

Dit Verdrag is nog niet in werking getreden.

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

L. TINDEMANS.

De Minister van Buitenlandse Handel,

W. DE CLERCQ.

*De Minister van Verkeerswezen
en Posterijen, Telegrafie en Telefonie,*

H. DE CROO.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,
Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Relations extérieures, de Notre Ministre du Commerce extérieur et de Notre Ministre des Communications,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Relations extérieures, Notre Ministre du Commerce extérieur et Notre Ministre des Communications sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE

La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et les Annexes [Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF); Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV) et Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) et leurs Annexes], faites à Berne le 9 mai 1980, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 21 avril 1982.

Par le Roi :

Le Ministre des Relations extérieures,

L. TINDEMANS.

Le Ministre du Commerce extérieur,

W. DE CLERCQ.

*Le Ministre des Communications
et des Postes, Télégraphes et Téléphones,*

H. DE CROO.

ONTWERP VAN WET

BOUDEWIJN,
Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van onze Minister van Buitenlandse Betrekkingen, van Onze Minister van Buitenlandse Handel en van Onze Minister van Verkeerswezen,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Buitenlandse Betrekkingen, Onze Minister van Buitenlandse Handel en Onze Minister van Verkeerswezen zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

ENIG ARTIKEL

Het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) en de Bijlagen [Protocol betreffende de voorrechten en immuniteiten van de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF); Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers en bagage (CIV) en Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM) en hun Bijlagen], opgemaakt te Bern op 9 mei 1980, zullen volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 21 april 1982.

Van Koningswege :

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

L. TINDEMANS.

De Minister van Buitenlandse Handel,

W. DE CLERCQ.

*De Minister van Verkeerswezen
en Posterijen, Telegrafie en Telefonie,*

H. DE CROO.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 4 décembre 1981, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et des Annexes (Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF); Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV) et Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) et leurs Annexes), faites à Berne le 9 mai 1980 », a donné le 15 février 1982 l'avis suivant :

Le projet n'appelle pas d'observation.

La chambre était composée de :

Messieurs : P. TAPIE, président de chambre,
H. ROUSSEAU et Ch. HUBERLANT, conseillers d'Etat,
C. DESCHAMPS et L. MATRAY, assesseurs de la section
de législation,
Madame : M. VAN GERREWEY, greffier assumé.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. P. TAPIE.

Le rapport a été présenté par M. J. COOLEN, premier auditeur.

Le Greffier,
M. VAN GERREWEY.

Le Président,
P. TAPIE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 4e december 1981 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) en van de Bijlagen (Protocol betreffende de voorrechten en immunititeiten van de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF); Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers en bagage (CIV) en Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM) en hun Bijlagen), opgemaakt te Bern op 9 mei 1980 », heeft de 15e februari 1982 het volgend advies gegeven :

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit :

De Heren : P. TAPIE, kamervoorzitter,
H. ROUSSEAU en Ch. HUBERLANT, staatsraden,
C. DESCHAMPS en L. MATRAY, assessoren van de afdeling wetgeving,
Mevrouw : M. VAN GERREWEY, toegevoegd griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. TAPIE.

Het verslag werd uitgebracht door de heer J. COOLEN, eerste auditeur.

De Griffier,
M. VAN GERREWEY.

De Voorzitter,
P. TAPIE.

CONVENTION
relative aux transports internationaux ferroviaires
(COTIF)

Les Parties contractantes, réunies en application de l'article 69, § 1^{er}, de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) et de l'article 64, § 1^{er}, de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 7 février 1970 ainsi qu'en application de l'article 27 de la Convention additionnelle à la CIV relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs du 26 février 1966,

— convaincues de l'utilité d'une organisation internationale,

— reconnaissant la nécessité d'adapter les dispositions du droit des transports aux besoins économiques et techniques, sont convenues de ce qui suit :

TITRE I

GENERALITES

Article premier

Organisation intergouvernementale

§ 1^{er}. Les Parties à la présente Convention constituent, en tant qu'Etats membres, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), ci-après appelée « l'Organisation ».

Le siège de l'Organisation est fixé à Berne.

§ 2. L'Organisation a la personnalité juridique. Elle a notamment la capacité de contracter, d'acquérir et d'aliéner des biens immobiliers et mobiliers ainsi que d'ester en justice.

L'Organisation, les membres de son personnel, les experts auxquels elle fait appel et les représentants des Etats membres jouissent des privilèges et immunités nécessaires pour remplir leur mission, dans les conditions définies au Protocole annexé à la Convention dont il fait partie intégrante.

Les relations entre l'Organisation et l'Etat du siège sont réglées dans un accord de siège.

§ 3. Les langues de travail de l'Organisation sont le français et l'allemand.

Article 2

But de l'Organisation

§ 1^{er}. L'Organisation a essentiellement pour but d'établir un régime de droit uniforme applicable aux transports des voyageurs, des bagages et des marchandises en trafic international direct entre les Etats membres, empruntant des lignes ferroviaires, ainsi que de faciliter l'exécution et le développement de ce régime.

§ 2. Le régime de droit prévu au § 1^{er} peut également être appliqué aux transports internationaux directs empruntant, en sus des lignes ferroviaires, des lignes sur les voies terrestres et maritimes et les voies d'eau intérieures.

(Vertaling)

VERDRAG
betreffende het internationale spoorwegvervoer
(COTIF)

De Verdragsluitende Partijen, bijeengekomen krachtens artikel 69, § 1, van het Internationaal Verdrag betreffende het goederenvervoer per spoorweg (CIM) en artikel 64, § 1, van het Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (CIV) van 7 februari 1970, alsmede krachtens artikel 27 van het Aanvullende Verdrag bij het CIV nopens de aansprakelijkheid van de spoorweg voor de dood en de verwonding van reizigers van 26 februari 1966,

— overtuigd van het nut van een internationale organisatie,

— de noodzaak erkennend om de bepalingen van het vervoerrecht aan te passen aan de behoeften op economisch en technisch gebied, zijn overeengekomen als volgt :

TITEL I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Intergouvernementele Organisatie

§ 1. De Partijen bij dit Verdrag vormen, als Lid-Staten, de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF), hierna genoemd « de Organisatie ».

De Organisatie heeft haar zetel te Bern.

§ 2. De Organisatie heeft rechtspersoonlijkheid en is met name bevoegd overeenkomsten te sluiten, roerende en onroerende goederen te verwerven en te vervreemden alsmede in rechte op te treden.

De Organisatie, haar personeelsleden, de deskundigen waarop zij een beroep doet en de vertegenwoordigers van de Lid-Staten genieten de voor het vervullen van hun taak noodzakelijke voorrechten en immuniteiten onder de voorwaarden, zoals die zijn vastgesteld in het Protocol, dat aan het Verdrag is toegevoegd en daarvan een integrerend deel vormt.

De betrekkingen tussen de Organisatie en de Staat waar de zetel is gevestigd worden geregeld in een zetelovereenkomst.

§ 3. De werktalen van de Organisatie zijn het Frans en het Duits.

Artikel 2

Doel van de Organisatie

§ 1. De Organisatie heeft voornamelijk ten doel een uniform rechtstelsel op te stellen voor het vervoer van reizigers, bagage en goederen in rechtstreeks internationaal verkeer tussen de Lid-Staten, waarbij gebruik wordt gemaakt van spoorlijnen, alsmede de uitvoering en ontwikkeling van dit stelsel te vergemakkelijken.

§ 2. Het in § 1 bedoelde rechtstelsel kan eveneens worden toegepast op het rechtstreekse internationale vervoer, dat behalve van spoorlijnen ook gebruik maakt van lijnen te land, ter zee en over de binnenwateren.

Article 3

Règles uniformes CIV et CIM

§ 1^{er}. Les transports en trafic international direct sont soumis :

- aux « Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV) », formant l'Appendice A à la Convention;
- aux « Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) », formant l'Appendice B à la Convention.

§ 2. Les lignes visées à l'article 2, sur lesquelles s'effectuent ces transports, sont inscrites sur deux listes : liste des lignes CIV et liste des lignes CIM.

§ 3. Les entreprises dont relèvent les lignes visées à l'article 2, § 2, inscrites sur ces listes, ont les mêmes droits et obligations que ceux qui découlent pour les chemins de fer des Règles uniformes CIV et CIM, sous réserve des dérogations résultant des conditions d'exploitation propres à chaque mode de transport et publiées dans les mêmes formes que les tarifs.

Toutefois, les règles de responsabilité ne peuvent faire l'objet de dérogations.

§ 4. Les Règles uniformes CIV et CIM, y compris leurs Annexes, font partie intégrante de la Convention.

Article 4

Définition de la notion « Convention »

Dans les textes ci-après, l'expression « Convention » couvre la Convention proprement dite, le Protocole visé à l'article premier, § 2, alinéa 2, et les Appendices A et B, y compris leurs Annexes, visés à l'article 3, §§ 1^{er} et 4.

TITRE II

STRUCTURE ET FONCTIONNEMENT

Article 5

Organes

Le fonctionnement de l'Organisation est assuré par les organes ci-après :

- Assemblée générale,
- Comité administratif,
- Commission de révision,
- Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses,
- Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI).

Article 6

Assemblée générale

§ 1^{er}. L'Assemblée générale se compose des représentants des Etats membres.

§ 2. L'Assemblée générale :

- a) établit son règlement intérieur;

Artikel 3

Uniforme Regelen CIV en CIM

§ 1. Het vervoer in rechtstreeks internationaal verkeer is onderworpen aan :

- de « Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers en bagage (CIV) », Aanhangsel A bij het Verdrag;
- de « Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM) », Aanhangsel B bij het Verdrag.

§ 2. De in artikel 2 bedoelde lijnen, waarop dit vervoer wordt verricht, worden ingeschreven op twee lijsten : lijst van CIV-lijnen en lijst van CIM-lijnen.

§ 3. De ondernemingen, die de in artikel 2, § 2, bedoelde, op die lijsten ingeschreven lijnen beheren, hebben dezelfde rechten en verplichtingen als die welke voor de spoorwegen voortvloeien uit de Uniforme Regelen CIV en CIM, behoudens de afwijkingen die voortvloeien uit de voor iedere wijze van vervoer geldende bijzondere exploitatie-omstandigheden en die worden gepubliceerd in dezelfde vorm als de tarieven.

Van de aansprakelijkheidsbepalingen mag evenwel niet worden afgeweken.

§ 4. De Uniforme Regelen CIV en CIM vormen met hun Bijlagen een integrerend deel van het Verdrag.

Artikel 4

Omschrijving van het begrip « Verdrag »

In de navolgende bepalingen wordt onder het begrip « Verdrag » verstaan : het eigenlijke Verdrag, het in artikel 1, § 2, tweede alinea, bedoelde Protocol, en de in artikel 3, §§ 1 en 4, bedoelde Aanhangsel A en B met hun Bijlagen.

TITEL II

STRUCTUUR EN WERKING

Artikel 5

Organen

De werking van de Organisatie wordt verzekerd door de volgende organen :

- Algemene Vergadering,
- Comité van Beheer,
- Herzieningscommissie,
- Commissie van deskundigen voor het vervoer van gevaarlijke goederen,
- Centraal Bureau voor het Internationale spoorwegvervoer (OCTI).

Artikel 6

Algemene Vergadering

§ 1. De Algemene Vergadering bestaat uit vertegenwoordigers van de Lid-Staten.

§ 2. De Algemene Vergadering :

- a) stelt haar eigen huishoudelijk reglement op;

b) détermine la composition du Comité administratif conformément à l'article 7, § 1^{er};

c) émet des directives concernant l'activité du Comité administratif et de l'Office central;

d) fixe, par période quinquennale, le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses annuelles de l'Organisation ou émet des directives relatives à la limitation de ces dépenses;

e) décide, conformément à l'article 19, § 2, sur les propositions tendant à modifier la Convention;

f) décide sur les demandes d'adhésion qui lui sont soumises en vertu de l'article 23, § 2;

g) décide sur les autres questions inscrites à l'ordre du jour conformément au § 3.

§ 3. L'Office central convoque l'Assemblée générale une fois tous les cinq ans ou à la demande d'un tiers des Etats membres, ainsi que dans les cas prévus aux articles 19, § 2, et 23, § 2, et adresse aux Etats membres le projet de l'ordre du jour, au plus tard trois mois avant l'ouverture de la session.

§ 4. A l'Assemblée générale, le quorum est atteint lorsque la majorité des Etats membres y sont représentés.

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

§ 5. Les décisions de l'Assemblée générale sont prises à la majorité des Etats membres représentés lors du vote.

Toutefois, pour l'application du § 2, d, et du § 2, e, dans ce dernier cas lorsqu'il s'agit des propositions de modification de la Convention proprement dite et du Protocole, la majorité requise est celle des deux tiers.

§ 6. En accord avec la majorité des Etats membres, l'Office central invite aussi des Etats non membres à participer, avec voix consultative, aux sessions de l'Assemblée générale.

En accord avec la majorité des Etats membres, l'Office central invite à participer, avec voix consultative, aux sessions de l'Assemblée générale, des organisations internationales ayant compétence en matière de transport ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour.

§ 7. Avant les sessions de l'Assemblée générale et suivant les directives du Comité administratif, la Commission de révision est convoquée pour procéder à l'examen préliminaire des propositions visées à l'article 19, § 2.

Article 7

Comité administratif

§ 1^{er}. Le Comité administratif se compose des représentants de onze Etats membres.

La Confédération suisse dispose d'un siège permanent et assume la présidence du Comité. Les autres Etats sont nommés pour cinq ans. La composition du Comité est déterminée pour chaque période quinquennale, en tenant compte notamment d'une équitable répartition géographique. Aucun Etat membre ne peut faire partie du Comité pendant plus de deux périodes consécutives.

Si une vacance se produit, le Comité désigne un autre Etat membre pour le reste de la période.

b) bepaalt de samenstelling van het Comité van Beheer overeenkomstig artikel 7, § 1;

c) geeft richtlijnen betreffende de werkzaamheden van het Comité van Beheer en het Centraal Bureau;

d) stelt, steeds voor een periode van vijf jaar, het maximale bedrag vast voor de jaarlijkse uitgaven van de Organisatie of geeft richtlijnen voor de beperking van deze uitgaven;

e) neemt overeenkomstig artikel 19, § 2, besluiten over voorstellen tot wijziging van het Verdrag;

f) neemt besluiten over verzoeken tot toetreding, die aan haar worden voorgelegd ingevolge artikel 23, § 2;

g) neemt besluiten over andere vraagstukken, die op de agenda zijn geplaatst overeenkomstig § 3.

§ 3. Het Centraal Bureau roept de Algemene Vergadering bijeen eenmaal in de vijf jaar of op verzoek van een derde van de Lid-Staten alsmede in de in de artikelen 19, § 2, en 23, § 2, bedoelde gevallen en zendt, uiterlijk drie maanden voor de opening van de zitting, de ontwerp-agenda aan de Lid-Staten.

§ 4. De Algemene Vergadering kan besluiten nemen, indien de meerderheid van de Lid-Staten is vertegenwoordigd.

Een Lid-Staat kan zich laten vertegenwoordigen door een andere Lid-Staat; een Staat kan evenwel niet meer dan twee andere Staten vertegenwoordigen.

§ 5. De besluiten van de Algemene Vergadering worden genomen met de meerderheid van de bij de stemming vertegenwoordigde Lid-Staten.

Voor de toepassing van § 2, d, en van § 2, e, in het laatstbedoelde geval indien het voorstellen tot wijziging van het eigenlijke Verdrag en van het Protocol betreft, bedraagt de vereiste meerderheid evenwel twee derde.

§ 6. In overeenstemming met de meerderheid van de Lid-Staten nodigt het Centraal Bureau ook Staten, die geen lid zijn, uit om met adviserende stem deel te nemen aan de zittingen van de Algemene Vergadering.

In overeenstemming met de meerderheid van de Lid-Staten nodigt het Centraal Bureau internationale organisaties, die bevoegd zijn op het gebied van het vervoer of die zich bezighouden met op de agenda geplaatste vraagstukken, uit om met adviserende stem deel te nemen aan de zittingen van de Algemene Vergadering.

§ 7. Vóór de zittingen van de Algemene Vergadering en volgens de richtlijnen van het Comité van Beheer wordt de Herzieningscommissie bijengeroepen voor een vooronderzoek van de in artikel 19, § 2, bedoelde voorstellen.

Artikel 7

Comité van Beheer

§ 1. Het Comité van Beheer bestaat uit vertegenwoordigers van elf Lid-Staten.

De Zwitserse Bondsstaat beschikt over een permanente zetel en vervult het voorzitterschap van het Comité. De overige Staten worden benoemd voor vijf jaar. De samenstelling van het Comité wordt steeds voor een periode van vijf jaar vastgesteld, waarbij met name rekening wordt gehouden met een billijke geografische verdeling. Geen enkele Lid-Staat kan voor meer dan twee achtereenvolgende perioden deel uitmaken van het Comité.

Indien zich een vacature voordoet, wijst het Comité voor de rest van de periode een andere Lid-Staat aan.

Chaque Etat membre faisant partie du Comité désigne un délégué; il peut également désigner un délégué suppléant.

§ 2. Le Comité :

- a) établit son règlement intérieur;
- b) conclut l'accord de siège;
- c) établit le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central;
- d) nomme, en tenant compte de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique, le directeur général, le vice-directeur général, les conseillers et les conseillers-adjoints de l'Office central; celui-ci informe en temps utile les Etats membres de toute vacance relative à ces postes; le Gouvernement suisse présente des candidatures pour les postes de directeur général et de vice-directeur général;
- e) contrôle l'activité de l'Office central tant sur le plan administratif que sur le plan financier;
- f) veille à la bonne application, par l'Office central, de la Convention ainsi que des décisions prises par les autres organes; il préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de la Convention et de ces décisions;
- g) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat membre ou par le directeur général de l'Office central;
- h) approuve le programme de travail annuel de l'Office central;
- i) approuve le budget annuel de l'Organisation, le rapport de gestion et les comptes annuels;
- j) communique aux Etats membres le rapport de gestion, le relevé des comptes annuels ainsi que ses décisions et recommandations;
- k) établit et communique aux Etats membres, en vue de l'Assemblée générale chargée de déterminer sa composition, au plus tard deux mois avant l'ouverture de la session, un rapport sur son activité, ainsi que des propositions relatives à son renouvellement.

§ 3. S'il n'en décide pas autrement, le Comité se réunit au siège de l'Organisation.

Il tient deux sessions chaque année; il se réunit, en outre, soit sur décision du président, soit lorsque quatre de ses membres en font la demande.

Les procès-verbaux des sessions sont envoyés à tous les Etats membres.

Article 8

Commissions

§ 1^{er}. La Commission de révision et la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses, ci-après appelée « Commission d'experts », se composent des représentants des Etats membres.

Le directeur général de l'Office central ou son représentant participe aux sessions avec voix consultative.

§ 2. La Commission de révision :

- a) décide, conformément à l'article 19, § 3, sur les propositions tendant à modifier la Convention;
- b) examine, conformément à l'article 6, § 7, les propositions soumises à l'Assemblée générale.

Iedere Lid-Staat die deel uitmaakt van het Comité, wijst een afgevaardigde aan en kan eveneens een plaatsvervangend afgevaardigde aanwijzen.

§ 2. Het Comité :

- a) stelt zijn eigen huishoudelijk reglement op;
- b) sluit de zetelovereenkomst;
- c) stelt het reglement op betreffende de organisatie, de werkwijze en het statuut van het personeel van het Centraal Bureau;
- d) benoemt, rekening houdend met de bekwaamheid van de kandidaten en met een billijke geografische verdeling, de directeur-generaal, de vice-directeur-generaal, de adviseurs en de adjunct-adviseurs van het Centraal Bureau, dat de Lid-Staten tijdig inlicht over iedere vacature voor één van deze posten; de Zwitserse Regering stelt kandidaten voor de posten van directeur-generaal en vice-directeur-generaal;
- e) controleert de werkzaamheden van het Centraal Bureau zowel wat het beheer als wat de financiën betreft;
- f) ziet erop toe dat het Centraal Bureau het Verdrag alsmede de besluiten van de andere organen op de juiste wijze toepast en beveelt eventueel maatregelen aan, waardoor de toepassing van het Verdrag en van deze besluiten kan worden vergemakkelijkt;
- g) geeft met redenen omklede adviezen over vraagstukken, die van belang kunnen zijn voor de werkzaamheden van het Centraal Bureau en die het Comité worden voorgelegd door een Lid-Staat of door de directeur-generaal van het Centraal Bureau;
- h) keurt het jaarlijkse werkprogramma van het Centraal Bureau goed;
- i) keurt de jaarlijkse begroting van de Organisatie, het jaarverslag en de jaarrekening goed;
- j) zendt aan de Lid-Staten het jaarverslag, de jaarrekening alsmede zijn besluiten en aanbevelingen;
- k) stelt een rapport over zijn werkzaamheden op, formuleert voorstellen inzake zijn nieuwe samenstelling en zendt deze stukken, met het oog op de Algemene Vergadering die een besluit moet nemen omtrent zijn samenstelling, aan de Lid-Staten uiterlijk twee maanden vóór de opening van de zitting.

§ 3 Het Comité komt, tenzij het anders besluit, bijeen op de plaats waar de zetel van de Organisatie is gevestigd.

Het houdt twee zittingen per jaar en komt bovendien bijeen, indien de voorzitter hiertoe besluit of vier van zijn leden hierom vragen.

De notulen van de zittingen worden gezonden aan alle Lid-Staten.

Artikel 8

Commissies

§ 1. De Herzieningscommissie en de Commissie van deskundigen voor het vervoer van gevaarlijke goederen, hierna genoemd de « Commissie van deskundigen », bestaan uit vertegenwoordigers van de Lid-Staten.

De directeur-generaal van het Centraal Bureau of zijn vertegenwoordiger neemt aan de zittingen deel met adviserende stem.

§ 2. De Herzieningscommissie :

- a) neemt overeenkomstig artikel 19, § 3, besluiten over voorstellen tot wijziging van het Verdrag;
- b) onderzoekt overeenkomstig artikel 6, § 7, de aan de Algemene Vergadering voorgelegde voorstellen.

La Commission d'experts décide, conformément à l'article 19, § 4, sur les propositions tendant à modifier la Convention.

§ 3. L'Office central convoque les Commissions soit de sa propre initiative, soit à la demande d'un ou de cinq Etats membres ainsi que dans le cas prévu à l'article 6, § 7, et adresse le projet d'ordre du jour aux Etats membres au plus tard deux mois avant l'ouverture de la session.

§ 4. A la Commission de révision, le quorum est atteint lorsque la majorité des Etats membres y sont représentés; à la Commission d'experts, le quorum est atteint lorsqu'un tiers des Etats membres y sont représentés.

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

§ 5. Chaque Etat membre représenté a droit à une voix; le vote a lieu à main levée ou, sur demande, par appel nominal.

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

a) au moins égal au tiers du nombre des Etats membres représentés lors du vote;

b) supérieur au nombre des voix négatives.

§ 6. En accord avec la majorité des Etats membres, l'Office central invite à participer, avec voix consultative, aux sessions des Commissions, des Etats non membres et des organisations internationales ayant compétence en matière de transport ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour. Dans les mêmes conditions, des experts indépendants peuvent être invités aux sessions de la Commission d'experts.

§ 7. Les Commissions élisent pour chaque session un président et un ou deux vice-présidents.

§ 8. Les délibérations ont lieu dans les langues de travail. Les exposés faits en séance dans l'une des langues de travail sont traduits en substance dans l'autre; les propositions et les décisions sont traduites intégralement.

§ 9. Les procès-verbaux résument les délibérations. Les propositions et les décisions sont reproduites intégralement. En ce qui concerne les décisions, le texte français fait foi.

Les procès-verbaux sont distribués aux Etats membres.

§ 10. Les Commissions peuvent désigner des groupes de travail chargés de traiter des questions déterminées.

§ 11. Les Commissions peuvent se doter d'un règlement intérieur.

Article 9

Office central

§ 1^{er}. L'Office central des transports internationaux ferroviaires assume le secrétariat de l'Organisation.

§ 2. L'Office central notamment :

a) exécute les tâches qui lui sont confiées par les autres organes de l'Organisation;

b) instruit les propositions de modification de la Convention en ayant recours, le cas échéant, à l'assistance d'experts;

c) convoque les Commissions;

De Commissie van deskundigen neemt overeenkomstig artikel 19, § 4, besluiten over voorstellen tot wijziging van het Verdrag.

§ 3. Het Centraal Bureau roept de Commissies bijeen op eigen initiatief of op verzoek van vijf Lid-Statens alsmede in het in artikel 6, § 7, bedoelde geval en zendt de ontwerp-agenda aan de Lid-Statens uiterlijk twee maanden voor de opening van de zitting.

§ 4. De Herzieningscommissie kan besluiten nemen indien de meerderheid van de Lid-Statens is vertegenwoordigd; de Commissie van deskundigen kan besluiten nemen indien een derde van de Lid-Statens is vertegenwoordigd.

Een Lid-Staat kan zich laten vertegenwoordigen door een andere Lid-Staat; een Staat kan evenwel niet meer dan twee andere Statens vertegenwoordigen.

§ 5. Iedere vertegenwoordigde Lid-Staat heeft recht op een stem; de stemming geschiedt bij handopsteken of, op verzoek, bij naamafroeping.

Een voorstel is aanvaard wanneer het aantal vóór het voorstel uitgebrachte stemmen :

a) ten minste gelijk is aan een derde van het aantal bij de stemming vertegenwoordigde Lid-Statens;

b) hoger is dan het aantal tegen het voorstel uitgebrachte stemmen.

§ 6. In overeenstemming met de meerderheid van de Lid-Statens nodigt het Centraal Bureau Statens, die geen lid zijn, en internationale organisaties, die bevoegd zijn op het gebied van het vervoer of die zich bezighouden met op de agenda geplaatste vraagstukken, uit om met adviseerende stem deel te nemen aan de zittingen van de Commissies. Onder dezelfde voorwaarden kunnen onafhankelijke deskundigen worden uitgenodigd voor de zittingen van de Commissie van deskundigen.

§ 7. De Commissies kiezen voor iedere zitting een voorzitter en een of twee vice-voorzitters.

§ 8. De beraadslagingen worden gehouden in de werktalen. Van de uiteenzettingen, die tijdens een zitting in een van de werktalen worden gegeven, wordt de essentie in de andere werktal vertaald; de voorstellen en de besluiten worden in hun geheel vertaald.

§ 9. In de notulen worden de beraadslagingen in het kort weergegeven. De voorstellen en de besluiten worden in hun geheel weergegeven. Wat de besluiten betreft, is de Franse tekst authentiek.

De notulen worden aan de Lid-Statens gezonden.

§ 10. De Commissies kunnen werkgroepen instellen voor de behandeling van bepaalde vraagstukken.

§ 11. De Commissies kunnen voor zichzelf een huishoudelijk reglement opstellen.

Artikel 9

Centraal bureau

§ 1. Het Centraal Bureau voor het internationale spoorwegvervoer verzorgt het secretariaat van de Organisatie.

§ 2. Tot de werkzaamheden van het Centraal Bureau behoort met name :

a) het uitvoeren van de taken, die door de andere organen van de Organisatie aan het Bureau zijn toevertrouwd;

b) het onderzoeken van voorstellen tot wijziging van het Verdrag, eventueel met hulp van deskundigen;

c) het bijeenroepen van de Commissies;

d) adresse, en temps opportun, aux Etats membres les documents nécessaires aux sessions des divers organes;

e) tient à jour et publie les listes des lignes prévues à l'article 3, § 2;

f) reçoit les communications faites par les Etats membres et par les entreprises de transport et les notifie, s'il y a lieu, aux autres Etats membres et entreprises de transport;

g) tient à jour et publie un fichier de jurisprudence;

h) publie un bulletin périodique;

i) représente l'Organisation auprès d'autres organisations internationales compétentes pour des questions ayant trait aux objectifs visés par l'Organisation;

j) élabore le projet de budget annuel de l'Organisation et le soumet pour approbation au Comité administratif;

k) gère les finances de l'Organisation dans le cadre du budget approuvé;

l) tente, à la demande d'un Etat membre ou d'une entreprise de transport, en prêtant ses bons offices, de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention;

m) émet, à la demande des parties en cause — Etats membres, entreprises de transport ou usagers — un avis sur les différends nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention;

n) collabore au règlement de litiges par voie d'arbitrage, conformément au titre III;

o) facilite, entre les entreprises de transport, les relations financières consécutives au trafic international, ainsi que le recouvrement des créances impayées.

§ 3. Le bulletin périodique contient les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, ainsi que des études, jugements et informations importantes pour l'interprétation, l'application et l'évolution du droit de transport ferroviaire; il est publié dans les langues de travail.

Article 10

Listes des lignes

§ 1^{er}. Les Etats membres adressent à l'Office central leurs communications concernant l'inscription ou la radiation de lignes sur les listes prévues à l'article 3, § 2.

Les lignes visées à l'article 2, § 2, dans la mesure où elles relient des Etats membres, ne sont inscrites qu'après accord de ces Etats; pour la radiation d'une telle ligne, la communication d'un seul de ces Etats suffit.

L'Office central notifie l'inscription ou la radiation d'une ligne à tous les Etats membres.

§ 2. Une ligne est soumise à la Convention à l'expiration d'un mois à compter de la date de la notification de son inscription.

§ 3. Une ligne cesse d'être soumise à la Convention à l'expiration d'un mois à compter de la date de la notification de sa radiation, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être achevés.

d) het tijdig aan de Lid-Staten toezenden van de documenten, die nodig zijn voor de zittingen van de verschillende organen;

e) het bijhouden en publiceren van de in artikel 3, § 2, bedoelde lijsten van de lijnen;

f) het ontvangen van de mededelingen van de Lid-Staten en de vervoersondernemingen en eventueel het hiervan kennis geven aan de andere Lid-Staten en vervoersondernemingen;

g) het bijhouden en het publiceren van een kaartsysteem over de rechtspraak;

h) het uitgeven van een tijdschrift;

i) het vertegenwoordigen van de Organisatie bij andere internationale organisaties, die bevoegd zijn ten aanzien van vraagstukken in verband met de doelstellingen van de Organisatie;

j) het opstellen van een jaarlijkse ontwerp-begroting van de Organisatie en het ter goedkeuring voorleggen hiervan aan het Comité van Beheer;

k) het beheren van de financiën van de Organisatie binnen de grenzen van de goedgekeurde begroting;

l) het op verzoek van een Lid-Staat of een vervoersonderneming trachten door bemiddeling geschillen tussen deze Staten of ondernemingen over de uitlegging of de toepassing van het Verdrag te regelen;

m) het op verzoek van de betrokken partijen — Lid-Staten, vervoersondernemingen of gebruikers — geven van adviezen over geschillen over de uitlegging of de toepassing van het Verdrag;

n) het medewerken aan de regeling van geschillen door middel van arbitrage overeenkomstig titel III;

o) het vergemakkelijken van de met het internationale vervoer verband houdende financiële betrekkingen tussen de vervoersondernemingen alsmede van de inning van niet-betaalde vorderingen.

§ 3. Het tijdschrift bevat de noodzakelijke inlichtingen voor de toepassing van het Verdrag, alsmede studies, gerechtelijke uitspraken en informatie, die van belang zijn voor de uitlegging, de toepassing en de ontwikkeling van het recht betreffende het spoorwegvervoer; het wordt gepubliceerd in de werktalen.

Artikel 10

Lijsten van de lijnen

§ 1. De Lid-Staten zenden aan het Centraal Bureau hun mededelingen betreffende het inschrijven van lijnen op, of het schrappen van lijnen van de in artikel 3, § 2, bedoelde lijsten.

De in artikel 2, § 2, bedoelde lijnen worden, voor zover zij Lid-Staten met elkaar verbinden, slechts ingeschreven na overeenstemming tussen deze Staten; voor het schrappen van een dergelijke lijn is de mededeling van een van deze Staten voldoende.

Het Centraal Bureau geeft alle Lid-Staten kennis van het inschrijven of het schrappen van een lijn.

§ 2. Een lijn valt onder het Verdrag na verloop van een maand na de datum van de kennisgeving dat zij is ingeschreven.

§ 3. Een lijn valt niet meer onder het Verdrag na verloop van een maand na de datum van de kennisgeving dat zij is geschrapt, behalve ten aanzien van een aangevangen vervoer, dat moet worden voltooid.

Article 11

Finances

§ 1^{er}. Le montant des dépenses de l'Organisation est arrêté, pour chaque exercice, par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central.

Les dépenses de l'Organisation sont supportées par les Etats membres proportionnellement à la longueur des lignes inscrites. Toutefois, les lignes sur les voies maritimes et voies d'eau intérieures ne sont comptées que pour la moitié de leurs longueurs; pour les autres lignes exploitées dans des conditions particulières, la contribution peut être réduite de moitié au maximum par accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, sous réserve de l'approbation du Comité administratif.

§ 2. Lors de l'envoi aux Etats membres 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, dans le plus bref délai possible et au plus tard le 31 décembre de l'année de l'envoi.

Après cette date, les sommes dues portent intérêt à raison de 5 p.c. l'an.

Si, deux ans après cette date, un Etat membre n'a pas payé sa part contributive, son droit de vote est suspendu jusqu'à ce qu'il ait satisfait à l'obligation de paiement.

A l'expiration d'un délai supplémentaire de deux ans, l'Assemblée générale examine si l'attitude de cet Etat doit être considérée comme une dénonciation tacite de la Convention, en en fixant, le cas échéant, la date d'effet.

§ 3. Les contributions échues restent dues dans les cas de dénonciation visés au § 2 et à l'article 25 ainsi que dans les cas de suspension du droit de vote.

§ 4. Les montants non recouverts doivent, autant que possible, être couverts par des crédits de l'Organisation; ils peuvent être répartis sur quatre exercices. Tout reliquat du déficit est porté sur un compte spécial au débit des autres Etats membres, dans la mesure où ils étaient parties à la Convention pendant la période de non-paiement; le port est effectué proportionnellement à la longueur de leurs lignes inscrites au jour de l'ouverture du compte spécial.

§ 5. L'Etat qui a dénoncé la Convention peut devenir à nouveau Etat membre par adhésion, sous réserve qu'il ait payé les sommes dont il est débiteur.

§ 6. L'Organisation perçoit une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant des activités prévues à l'article 9, § 2, l et n; dans les cas prévus à l'article 9, § 2, l et m, cette rémunération est fixée par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central; dans le cas prévu à l'article 9, § 2, n, l'article 15, § 2, est applicable.

§ 7. La concordance des écritures et pièces comptables est vérifiée par le Gouvernement suisse qui présente un rapport au Comité administratif.

TITRE III

ARBITRAGE

Article 12

Compétence

§ 1^{er}. Les litiges entre Etats membres, nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention ainsi que les litiges entre Etats

Artikel 11

Financiën

§ 1. Het bedrag van de uitgaven van de Organisatie wordt voor ieder boekjaar vastgesteld door het Comité van Beheer op voorstel van het Centraal Bureau.

De kosten van de Organisatie worden door de Lid-Staten gedragen naar evenredigheid van de lengte van de ingeschreven lijnen. De lijnen ter zee en over de binnenwateren worden echter slechts gerekend voor de helft van hun lengte; voor de overige lijnen, die worden geëxploiteerd onder bijzondere omstandigheden, kan de bijdrage met ten hoogste de helft worden verminderd in overleg tussen de betrokken regering en het Centraal Bureau, behoudens goedkeuring van het Comité van Beheer.

§ 2. Tegelijk met de toezending van het jaarverslag en de jaarrekening aan de Lid-Staten, nodigt het Centraal Bureau deze uit hun bijdrage in de uitgaven over het afgelopen boekjaar zo spoedig mogelijk te storten en wel uiterlijk op 31 december van het jaar waarin de toezending plaatsvindt.

Na deze datum wordt over de verschuldigde bedragen een rente van 5 pct. 's jaars berekend.

Indien een Lid-Staat twee jaar na deze datum zijn bijdrage niet heeft betaald, wordt zijn stemrecht geschorst, totdat hij aan de verplichting tot betaling heeft voldaan.

Na verloop van nog eens twee jaar onderzoekt de Algemene Vergadering of de houding van die Staat moet worden beschouwd als een stilzwijgende opzegging van het Verdrag en stelt zij daarbij eventueel de datum vast, waarop deze opzegging van kracht wordt.

§ 3. De vervallen bijdragen blijven verschuldigd in de in § 2 en in artikel 25 bedoelde gevallen van opzegging alsmede in de gevallen van schorsing van het stemrecht.

§ 4. Het bedrag van niet-geïnde bijdragen moet zoveel mogelijk worden gedekt door de middelen van de Organisatie; het kan worden gespreid over vier boekjaren. Het resterende tekort wordt op een bijzondere rekening geboekt ten laste van de overige Lid-Staten, voor zover zij Partij bij het Verdrag waren gedurende de periode waarin niet is betaald; de boeking geschiedt naar evenredigheid van de lengte van hun op de dag van de opening van de bijzondere rekening ingeschreven lijnen.

§ 5. De Staat die het Verdrag heeft opgezegd, kan opnieuw Lid-Staat worden door toetreding, mits hij de verschuldigde bedragen heeft betaald.

§ 6. De Organisatie ontvangt een vergoeding ter dekking van de bijzondere kosten die voortvloeien uit de in artikel 9, § 2, l tot en met n bedoelde werkzaamheden in de in artikel 9, § 2, l en m bedoelde gevallen, wordt deze vergoeding vastgesteld door het Comité van Beheer op voorstel van het Centraal Bureau; in het in artikel 9, § 2, n, bedoelde geval is artikel 15, § 2, van toepassing.

§ 7. De overeenstemming van de boeken en bescheiden wordt gecontroleerd door de Zwitserse Regering, die verslag uitbrengt aan het Comité van Beheer.

TITEL III

ARBITRAGE

Artikel 12

Bevoegdheid

§ 1. De geschillen tussen de Lid-Staten over de uitlegging of de toepassing van het Verdrag, alsmede de geschillen tussen de Lid-Staten

membres et l'Organisation, nés de l'interprétation ou de l'application du Protocole sur les privilèges et immunités peuvent, à la demande d'une des parties, être soumis à un tribunal arbitral. Les parties déterminent librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 2. Les litiges

- a) entre entreprises de transport,
- b) entre entreprises de transport et usagers,
- c) entre usagers,

nés de l'application des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM, s'ils n'ont pas été réglés à l'amiable ou soumis à la décision des tribunaux ordinaires, peuvent, par accord entre les parties intéressées, être soumis à un tribunal arbitral. Les articles 13 à 16 s'appliquent pour la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3. Chaque Etat peut, au moment où il signe la Convention ou dépose son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, se réserver le droit de ne pas appliquer tout ou partie des dispositions du § 1^{er} et du § 2.

§ 4. Chaque Etat ayant fait une réserve en application du § 3 peut y renoncer, à tout moment, en informant le Gouvernement dépositaire. La renonciation à la réserve produit ses effets un mois après la date à laquelle le Gouvernement dépositaire en donne connaissance aux Etats.

Article 13

Compromis. Greffe

Les parties concluent un compromis spécifiant en particulier :

- a) l'objet du différend;
- b) la composition du tribunal et les délais convenus pour la nomination du ou des arbitres;
- c) le lieu convenu comme siège du tribunal.

Le compromis doit être communiqué à l'Office central qui assume les fonctions de greffe.

Article 14

Arbitres

§ 1^{er}. Une liste d'arbitres est établie et tenue à jour par l'Office central. Chaque Etat membre peut faire inscrire sur la liste d'arbitres deux de ses ressortissants spécialistes du droit international des transports.

§ 2. Le tribunal arbitral se compose d'un, de trois ou de cinq arbitres, conformément au compromis.

Les arbitres sont choisis parmi les personnes figurant sur la liste visée au § 1^{er}. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste.

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; ceux-ci désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, qui préside le tribunal arbitral.

en de Organisatie over de uitlegging of de toepassing van het Protocol betreffende de voorrechten en immuniteten, kunnen, op verzoek van een van de partijen, worden voorgelegd aan een scheidsgerecht. De partijen zijn vrij te beslissen over de samenstelling van het scheidsgerecht en over de arbitrale procedure.

§ 2. De geschillen

- a) tussen vervoersondernemingen,
- b) tussen vervoersondernemingen en gebruikers,
- c) tussen gebruikers,

over de toepassing van de Uniforme Regelen CIV en de Uniforme Regelen CIM, kunnen, indien zij niet in der minne zijn geregeld of zijn voorgelegd aan de beslissing van de gewone rechter, in overleg tussen de betrokken partijen, worden voorgelegd aan een scheidsgerecht. De artikelen 13 tot en met 16 zijn van toepassing op de samenstelling van het scheidsgerecht en de arbitrale procedure.

§ 3. Iedere Staat kan bij de ondertekening van het Verdrag of bij de nederlegging van zijn akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, zich het recht voorbehouden het bepaalde in § 1 en § 2 niet of slechts voor een gedeelte toe te passen.

§ 4. Iedere Staat die een voorbehoud heeft gemaakt overeenkomstig § 3 kan dit voorbehoud te allen tijde intrekken door de depositaris hiervan mededeling te doen. De intrekking van het voorbehoud wordt van kracht een maand na de datum waarop de depositaris hiervan kennis geeft aan de Staten.

Artikel 13

Compromis. Griffie

De partijen stellen een compromis op, waarin in het bijzonder zijn aangegeven :

- a) het onderwerp van het geschil;
- b) de samenstelling van het scheidsgerecht en de overeengekomen termijnen voor de benoeming van de scheidsman of de scheidslieden;
- c) de overeengekomen plaats waar het scheidsgerecht zitting houdt.

Het compromis moet worden medegedeeld aan het Centraal Bureau, dat optreedt als griffie.

Artikel 14

Scheidslieden

§ 1. Een lijst van scheidslieden wordt opgesteld en bijgehouden door het Centraal Bureau. Iedere Lid-Staat kan twee van zijn onderdanen, die deskundig zijn op het gebied van het internationale vervoersrecht, op de lijst van scheidslieden laten opnemen.

§ 2. Het scheidsgerecht bestaat uit een, drie of vijf scheidslieden, overeenkomstig het compromis.

De scheidslieden worden gekozen uit de personen die voorkomen op de in § 1 bedoelde lijst. Indien het compromis evenwel voorziet in vijf scheidslieden, kan elk der partijen een scheidsman kiezen die niet op de lijst voorkomt.

Indien het compromis voorziet in een enkele scheidsman, wordt deze door de partijen in gemeenschappelijk overleg gekozen.

Indien het compromis voorziet in drie of vijf scheidslieden, kiest elk der partijen een of twee scheidslieden, al naar gelang van het geval; deze scheidslieden wijzen in gemeenschappelijk overleg de derde of de vijfde scheidsman aan, die als voorzitter van het scheidsgerecht optreedt.

En cas de désaccord entre les parties sur la désignation de l'arbitre unique ou entre les arbitres choisis sur celle du troisième ou du cinquième arbitre, cette désignation est faite par le directeur général de l'Office central.

§ 3. L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une nationalité autre que celle des parties, à moins que celles-ci ne soient de même nationalité.

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

Article 15

Procédure. Frais

§ 1^{er}. Le tribunal arbitral décide de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après :

a) Il instruit et juge les causes d'après 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 ce qui est demandé dans 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'Office central;

d) Sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, et sous réserve d'accord contraire des parties, la sentence arbitrale est définitive.

§ 2. Les honoraires des arbitres sont fixés par le directeur général de l'Office central.

La sentence arbitrale fixe les frais et dépens et décide de leur répartition entre les parties, ainsi que de celle des honoraires des arbitres.

Article 16

Prescription. Force exécutoire

§ 1^{er}. La mise en œuvre de la procédure arbitrale a, quant à l'interruption de la prescription, le même effet que celui prévu par le droit matériel applicable pour l'introduction de l'action devant le juge ordinaire.

§ 2. La sentence du tribunal arbitral envers des entreprises de transport ou des usagers acquiert force exécutoire dans chacun des Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

TITRE IV

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 17

Recouvrement des créances impayées entre des entreprises de transport

§ 1^{er}. Les bordereaux de créances, nées de transports soumis aux Règles uniformes et restées impayées, peuvent être adressés par l'entreprise de transport créancière à l'Office central pour en faciliter le

Indien de partijen over de aanwijzing van de enkele scheidsman of indien de gekozen scheidslieden over de aanwijzing van de derde of de vijfde scheidsman niet tot overeenstemming geraken, geschiedt bedoelde aanwijzing door de directeur-generaal van het Centraal Bureau.

§ 3. De enkele, de derde of de vijfde scheidsman moet van een andere nationaliteit zijn dan de partijen, tenzij de partijen dezelfde nationaliteit hebben.

De tussenkomst in het geschil door een derde partij heeft geen invloed op de samenstelling van het scheidsgerecht.

Artikel 15

Procedure. Kosten

§ 1. Het scheidsgerecht stelt de te volgen procedure vast, waarbij met name rekening wordt gehouden met de volgende bepalingen :

a) Het onderzoekt en beoordeelt de zaken aan de hand van de door de partijen naar voren gebrachte punten, zonder dat het, indien het een uitspraak over rechtsvragen moet doen, is gebonden aan de uitlegging door de partijen;

b) Het kan niet meer of iets anders toewijzen dan hetgeen is geëist in de conclusies van de eiser, en niet minder toewijzen dan hetgeen de verweerder heeft erkend verschuldigd te zijn;

c) De scheidsrechterlijke uitspraak wordt, met redenen omkleed, opgesteld door het scheidsgerecht; zij wordt door het Centraal Bureau aan de partijen medegedeeld;

d) De scheidsrechterlijke uitspraak is, behoudens andersluidende bepaling van dwingend recht geldend ter plaatse waar het scheidsgerecht zitting houdt en behoudens andersluidende overeenkomst tussen de partijen, beslissend.

§ 2. De honoraria van de scheidslieden worden vastgesteld door de directeur-generaal van het Centraal Bureau.

In de scheidsrechterlijke uitspraak worden de kosten en uitgaven vastgesteld en wordt beslist hoe deze alsmede de honoraria van de scheidslieden over de partijen worden omgeslagen.

Artikel 16

Verjaring. Uitvoerbaarheid

§ 1. Het instellen van de arbitrale procedure heeft, wat de stuiting van de verjaring betreft, hetzelfde gevolg als dat, voorzien in het materiële recht dat van toepassing is op het instellen van de vordering voor de gewone rechter.

§ 2. De uitspraak van het scheidsgerecht tegen vervoersondernemingen of gebruikers kan in elk van de Lid-Staten ten uitvoer worden gelegd nadat is voldaan aan de formaliteiten, die zijn voorgeschreven in de Staat waar de tenuitvoerlegging moet plaatsvinden. Herziening van de zaak ten gronde is niet toegestaan.

TITEL IV

BEPALINGEN VAN VERSCHIEDEN AARD

Artikel 17

Inning van niet-betaalde vorderingen tussen vervoersondernemingen

§ 1. Lijsten met niet-betaalde vorderingen, die zijn ontstaan uit vervoer dat onderworpen is aan de Uniforme Regelen, kunnen door de vervoersonderneming die crediteur is, worden gezonden aan het Centraal

recouvrement; à cet effet, il 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 du refus sont suffisamment fondés, il propose aux parties de se pourvoir soit devant le juge compétent, soit devant le tribunal arbitral conformément à l'article 12, § 2.

§ 3. Si l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir éventuellement 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 la décision définitive sur le fond par le juge compétent ou par le tribunal arbitral.

§ 4. Si l'entreprise ne verse pas, dans la quinzaine, la somme déterminée par l'Office central, celui-ci adresse une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences du refus.

§ 5. Si cette nouvelle mise en demeure reste infructueuse pendant deux mois, l'Office central adresse à l'Etat membre dont relève l'entreprise un avis motivé l'invitant à prendre des mesures et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste des lignes celles de cette entreprise.

§ 6. Si l'Etat membre déclare que, malgré le non-paiement, il maintient l'inscription des lignes de cette entreprise ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé, de plein droit, garantir le règlement de toutes les créances résultant des transports soumis aux Règles uniformes.

Article 18

Jugements. Saisies. Cautions

§ 1^{er}. Lorsque les jugements prononcés en vertu des dispositions de la Convention, contradictoirement ou par défaut, par le juge compétent, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils acquièrent force exécutoire dans chacun des autres Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

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

L'alinéa premier s'applique également aux transactions judiciaires.

§ 2. Les créances nées d'un transport soumis aux Règles uniformes, au profit d'une entreprise de transport sur une autre entreprise de transport qui ne relève pas du même Etat membre, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

§ 3. Le matériel roulant du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au transport et lui appartenant, tels que conteneurs, agrès de chargement et bâches, ne peuvent être saisis, sur un territoire autre que celui de l'Etat membre dont relève le chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat.

Bureau om de inning hiervan te vergemakkelijken; hiertoe zendt het Centraal Bureau aan de vervoersonderneming die debiteur is, een aanmaning om het verschuldigde bedrag te betalen of om de redenen op te geven waarom zij weigert te betalen.

§ 2. Indien het Centraal Bureau van oordeel is dat de redenen van de weigering voldoende gegrond zijn, stelt het de partijen voor zich te wenden tot de bevoegde rechter of het scheidsgerecht overeenkomstig artikel 12, § 2.

§ 3. Indien het Centraal Bureau van oordeel is dat het bedrag werkelijk — geheel of gedeeltelijk — verschuldigd is, kan het, eventueel na raadpleging van een deskundige, verklaren dat de vervoersonderneming die debiteur is, het bedrag van de vordering geheel of gedeeltelijk bij het Centraal Bureau moet storten; het aldus gestorte bedrag moet worden bewaard, totdat de bevoegde rechter of het scheidsgerecht in de zaak zelf heeft beslist.

§ 4. Indien de onderneming niet binnen veertien dagen het door het Centraal Bureau vastgestelde bedrag stort, zendt het Centraal Bureau een nieuwe aanmaning, waarin tevens de gevolgen van de weigering worden vermeld.

§ 5. Indien deze nieuwe aanmaning twee maanden zonder resultaat is gebleven, zendt het Centraal Bureau aan de Lid-Staat waaronder de onderneming ressorteert, een met redenen omkleed verzoek maatregelen te nemen en met name te onderzoeken of hij de lijnen van deze onderneming op de lijst van de lijnen moet handhaven.

§ 6. Indien de Lid-Staat verklaart dat, hoewel er geen betaling heeft plaatsgevonden, hij de inschrijving van de lijnen van deze onderneming handhaaft of indien hij zes weken na de mededeling van het Centraal Bureau niet heeft geantwoord, wordt hij van rechtswege geacht zich garant te stellen voor de betaling van alle vorderingen die voortvloeien uit vervoer, dat is onderworpen aan de Uniforme Regelen.

Artikel 18

Uitspraken. Beslaglegging. Zekerheidstelling

§ 1. De uitspraken die krachtens de bepalingen van het Verdrag, op tegenspraak of bij verstek, zijn gedaan door de bevoegde rechter, en die volgens de door die rechter toegepaste wetten uitvoerbaar zijn, kunnen ten uitvoer worden gelegd in elk der andere Lid-Staten, zodra de formaliteiten, die zijn voorgeschreven in de Staat waar de tenuitvoerlegging moet plaatsvinden, zijn vervuld. Herziening van de zaak ten gronde is niet toegestaan.

Deze bepaling is niet van toepassing op uitspraken, die slechts voorlopig uitvoerbaar zijn, en evenmin op veroordelingen tot schadevergoeding, die naast de veroordeling in de proceskosten worden uitgesproken tegen een eiser wegens het afwijzen van zijn vordering.

De eerste alinea is eveneens van toepassing op gerechtelijke schikkingen.

§ 2. Op vorderingen van een vervoersonderneming, die zijn ontstaan uit vervoer dat is onderworpen aan de Uniforme Regelen, op een andere niet onder dezelfde Lid-Staat ressorterende vervoersonderneming kan slechts beslag worden gelegd krachtens een uitspraak gedaan door een rechter van de Lid-Staat waaronder de onderneming, die crediteur is van de vorderingen waarop beslag moet worden gelegd, ressorteert.

§ 3. Op rollend materieel van de spoorweg, alsmede op voorwerpen, van welke aard ook, die voor het vervoer worden gebruikt en aan de spoorweg toebehoren, zoals containers, laadgerei en dekzeilen, kan op het grondgebied van een andere dan de Lid-Staat waaronder de spoorweg die eigenaar is ressorteert, slechts beslag worden gelegd krachtens een uitspraak gedaan door een rechter van die Staat.

Les wagons de particuliers ainsi que les objets de toute nature servant au transport qu'ils contiennent, appartenant au propriétaire du wagon, ne peuvent être saisis, 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 cet Etat.

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

TITRE V

MODIFICATION DE LA CONVENTION

Article 19

Compétence

§ 1^{er}. Les Etats membres adressent leurs propositions de modification de la Convention à l'Office central qui les porte immédiatement à la connaissance des Etats membres.

§ 2. L'Assemblée générale décide sur les propositions de modification relatives aux dispositions de la Convention non prévues aux §§ 3 et 4.

L'inscription d'une proposition de modification à l'ordre du jour d'une session de l'Assemblée générale doit recueillir l'accord d'un tiers des Etats membres.

Saisie d'une proposition de modification, l'Assemblée générale peut décider, à la majorité prévue à l'article 6, § 5, qu'une telle proposition présente un caractère d'étroite connexité avec une ou plusieurs dispositions dont la modification entre dans la compétence de la Commission de révision conformément au § 3. Dans ce cas, l'Assemblée générale est habilitée à décider également sur la modification de cette ou de ces dispositions.

§ 3. Sous réserve des décisions de l'Assemblée générale prises selon le § 2, alinéa 3, la Commission de révision décide sur les propositions de modification relatives aux dispositions énumérées ci-après :

a) Règles uniformes CIV :

— Article premier, § 3; article 4, § 2; articles 5 (sauf § 2), 6, 9 à 14, 15 (sauf § 6), 16 à 21, 22, § 3; articles 23 à 25, 37, 43 (sauf §§ 2 et 4), 48, 49, 56 à 58, 61;

— les montants exprimés en unités de compte aux articles 30, 31, 38, 40 et 41, lorsque la modification vise à une majoration de ces montants;

b) Règles uniformes CIM :

— Article premier, § 2; article 3, §§ 2 à 5; articles 4, 5, 6 (sauf § 3), 7, 8, 11 à 13, 14 (sauf § 7), 15 à 17, 19 (sauf § 4), 20 (sauf § 3), 21 à 24, 25 (sauf § 3), 26 (sauf § 2), 27, 28, §§ 3 et 6; articles 29, 30 (sauf § 3), 31, 32 (sauf § 3), 33 (sauf § 5), 34, 38, 39, 41, 45, 46, 47 (sauf § 3), 48 (dans la mesure où il ne s'agit que de procéder à une adaptation au droit de transport international maritime), 52, 53, 59 à 61, 64, 65;

— le montant exprimé en unités de compte à l'article 40, lorsque la modification vise à une majoration de ce montant;

— Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP), Annexe II;

— Règlement concernant le transport international ferroviaire des conteneurs (RICO), Annexe III;

— Règlement concernant le transport international ferroviaire des colis express (RIEx), Annexe IV.

Op wagens van particulieren, alsmede op daarin aanwezige voorwerpen, van welke aard ook, die voor het vervoer worden gebruikt, en aan de eigenaar van de wagen toebehoren, kan op het grondgebied van een andere dan de Staat waar de eigenaar is gevestigd, slechts beslag worden gelegd krachtens een uitspraak gedaan door een rechter van die Staat.

§ 4. Ter zake van vorderingen in rechte uit hoofde van het Verdrag kan geen zekerheidstelling worden geëist voor de betaling van de proceskosten.

TITEL V

WIJZIGING VAN HET VERDRAG

Artikel 19

Bevoegdheid

§ 1. De Lid-Staten zenden hun voorstellen tot wijziging van het Verdrag aan het Centraal Bureau, dat deze onmiddellijk ter kennis van de andere Lid-Staten brengt.

§ 2. De Algemene Vergadering beslist over de wijzigingsvoorstellen met betrekking tot de bepalingen van het Verdrag die niet zijn opgenomen in de §§ 3 en 4.

Voor de plaatsing van een wijzigingsvoorstel op de agenda van een zitting van de Algemene Vergadering is de instemming van een derde van de Lid-Staten vereist.

Indien een wijzigingsvoorstel is voorgelegd aan de Algemene Vergadering, kan deze met de in artikel 6, § 5, bedoelde meerderheid besluiten, dat dit voorstel naar zijn aard nauw verband houdt met een of meer bepalingen waarvan de wijziging behoort tot de bevoegdheid van de Herzieningscommissie overeenkomstig § 3. In dit geval is de Algemene Vergadering gerechtigd eveneens een besluit te nemen over de wijziging van deze bepaling of bepalingen.

§ 3. Behoudens de besluiten van de Algemene Vergadering, genomen ingevolge § 2, derde alinea, beslist de Herzieningscommissie over de wijzigingsvoorstellen met betrekking tot de hierna genoemde bepalingen :

a) Uniforme Regelen CIV :

— Artikel 1, § 3; artikel 4, § 2; de artikelen 5 (met uitzondering van § 2), 6, 9 tot en met 14, 15 (met uitzondering van § 6), 16 tot en met 21, 22, § 3; de artikelen 23 tot en met 25, 37, 43 (met uitzondering van de §§ 2 en 4), 48, 49, 56 tot en met 58, en 61;

— de in rekeneenheden uitgedrukte bedragen, vermeld in de artikelen 30, 31, 38, 40 en 41, indien de wijziging een verhoging van deze bedragen betreft;

b) Uniforme Regelen CIM :

— Artikel 1, § 2; artikel 3, de §§ 2 tot en met 5; de artikelen 4, 5, 6 (met uitzondering van § 3), 7, 8, 11 tot en met 13, 14 (met uitzondering van § 7), 15 tot en met 17, 19 (met uitzondering van § 4), 20 (met uitzondering van § 3), 21 tot en met 24, 25 (met uitzondering van § 3), 26 (met uitzondering van § 2), 27, 28, de §§ 3 en 6; de artikelen 29, 30 (met uitzondering van § 3), 31, 32 (met uitzondering van § 3), 33 (met uitzondering van § 5), 34, 38, 39, 41, 45, 46, 47 (met uitzondering van § 3), 48 (voor zover het gaat om een aanpassing aan het recht inzake het internationale zeevervoer), 52, 53, 59 tot en met 61, 64, 65;

— het in rekeneenheden uitgedrukte bedrag, vermeld in artikel 40, indien de wijziging een verhoging van dat bedrag betreft;

— reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van wagons van particulieren (RIP), bijlage II;

— reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van containers (RICO), bijlage III;

— reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van expresgoederen (RIEx), bijlage IV.

§ 4. La Commission d'experts décide sur les propositions de modification relatives aux dispositions du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), Annexe I aux Règles uniformes CIM.

Article 20

Décisions de l'Assemblée générale

§ 1^{er}. Les modifications décidées par l'Assemblée générale sont consignées dans un protocole signé par les représentants des Etats membres. Ce protocole est soumis à ratification, acceptation ou approbation; les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation sont déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement dépositaire.

§ 2. Lorsque le Protocole aura été ratifié, accepté ou approuvé par plus des deux tiers des Etats membres, l'entrée en vigueur des décisions a lieu à l'expiration du délai fixé par l'Assemblée générale.

§ 3. L'application des Règles uniformes CIV et CIM est suspendue dès l'entrée en vigueur des décisions, pour le trafic avec et entre les Etats membres qui n'auront pas encore déposé leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation un mois avant la date prévue pour cette entrée en vigueur. L'Office central notifie aux Etats membres cette suspension; celle-ci prend fin à l'expiration d'un mois à compter de la date de la notification par l'Office central de la ratification, l'acceptation ou l'approbation desdites décisions par les Etats en cause.

Cette suspension n'a pas d'effet pour les Etats membres qui ont communiqué à l'Office central qu'ils appliquent, sans avoir déposé leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation, les modifications décidées par l'Assemblée générale.

Article 21

Décisions des Commissions

§ 1^{er}. Les modifications décidées par les Commissions sont notifiées par l'Office central aux Etats membres.

§ 2. Ces décisions entrent en vigueur pour tous les Etats membres le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel l'Office central les a notifiées aux Etats membres, sauf objection d'un tiers des Etats membres formulée dans les quatre mois à compter de la date de la notification.

Toutefois, si un Etat membre formule des objections contre une décision de la Commission de révision dans le délai de quatre mois et qu'il dénonce la Convention au plus tard deux mois avant la date prévue pour l'entrée en vigueur de cette décision, celle-ci n'entre en vigueur qu'au moment où la dénonciation par l'Etat intéressé prend effet.

TITRE VI

DISPOSITIONS FINALES

Article 22

Signature, ratification, acceptation, approbation de la Convention

§ 1^{er}. La Convention demeure ouverte à Berne, auprès du Gouvernement suisse, jusqu'au 31 décembre 1980, à la signature des Etats qui ont été invités à la huitième Conférence de révision ordinaire des Conventions CIM et CIV.

§ 4. De Commissie van deskundigen beslist over de wijzigingsvoorstellen met betrekking tot de bepalingen van het reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID), bijlage I bij de Uniforme Regelen CIM.

Artikel 20

Besluiten van de Algemene Vergadering

§ 1. De wijzigingen waartoe de Algemene Vergadering heeft besloten, worden nedergelegd in een protocol dat door de vertegenwoordigers van de Lid-Staten wordt ondertekend. Dit protocol moet worden bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd; de akten van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring worden zo spoedig mogelijk nedergelegd bij de Regering, die optreedt als depositaris.

§ 2. Wanneer het Protocol is bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd door meer dan twee derde van de Lid-Staten, worden de besluiten van kracht na verloop van een door de Algemene Vergadering vastgestelde termijn.

§ 3. De toepassing van de Uniforme Regelen CIV en CIM wordt, vanaf het tijdstip waarop de besluiten van kracht worden, opgeschort voor het vervoer met en tussen de Lid-Staten die, een maand voordat bedoelde besluiten van kracht worden, hun akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring nog niet hebben nedergelegd. Het Centraal Bureau geeft aan de Lid-Staten kennis van deze opschorting; deze eindigt na verloop van een maand na de datum van de kennisgeving door het Centraal Bureau van de bekrachtiging, de aanvaarding of de goedkeuring van bedoelde besluiten door de desbetreffende Staten.

Deze opschorting geldt niet voor de Lid-Staten die het Centraal Bureau hebben medegedeeld dat zij de wijzigingen waartoe de Algemene Vergadering heeft besloten, zullen toepassen zonder dat zij hun akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring hebben nedergelegd.

Artikel 21

Besluiten van de Commissies

§ 1. De wijzigingen waartoe de Commissies hebben besloten, worden door het Centraal Bureau ter kennis gebracht van de Lid-Staten.

§ 2. Deze besluiten worden voor alle Lid-Staten van kracht op de eerste dag van de twaalfde maand, volgende op de maand waarin het Centraal Bureau de besluiten ter kennis van de Lid-Staten heeft gebracht, tenzij een derde van de Lid-Staten binnen vier maanden na de datum van kennisgeving bezwaar heeft gemaakt.

Indien een Lid-Staat evenwel binnen vier maanden bezwaar maakt tegen een besluit van de Herzieningscommissie en het Verdrag ten minste twee maanden voor de datum, waarop bedoeld besluit van kracht zal worden, opzegt, wordt bedoeld besluit eerst van kracht op het tijdstip waarop de opzegging door de betrokken Staat van kracht wordt.

TITEL VI

SLOTBEPALINGEN

Artikel 22

Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring van het Verdrag

§ 1. Het Verdrag blijft te Bern, bij de Zwitserse Regering, tot 31 december 1980 openstaan voor ondertekening door de Staten die waren uitgenodigd voor de achtste gewone herzieningsconferentie van de Verdragen CIM en CIV.

§ 2. La Convention est soumise à ratification, acceptation ou approbation; les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation sont déposés auprès du Gouvernement suisse, gouvernement dépositaire.

Article 23

Adhésion à la Convention

§ 1^{er}. Les Etats qui, invités à la huitième Conférence de révision ordinaire des Conventions CIM et CIV, n'ont pas signé la Convention dans le délai prévu à l'article 22, § 1^{er}, peuvent cependant notifier leur adhésion à la Convention avant sa mise en vigueur. L'instrument d'adhésion est déposé auprès du Gouvernement dépositaire.

§ 2. Tout Etat qui désire adhérer à la Convention après sa mise en vigueur adresse au Gouvernement dépositaire une demande et une note sur la situation de ses entreprises de transport ferroviaire au regard des transports internationaux. Le Gouvernement dépositaire les communique aux Etats membres et à l'Office central.

La demande est admise de plein droit six mois après la communication ci-dessus, sauf opposition formulée auprès du Gouvernement dépositaire par cinq Etats membres. Le Gouvernement dépositaire en avise l'Etat demandeur ainsi que les Etats membres et l'Office central. Le nouvel Etat membre se conforme sans délai aux dispositions de l'article 10.

En cas d'opposition, le Gouvernement dépositaire soumet la demande d'adhésion à l'Assemblée générale qui en décide.

Après le dépôt de l'instrument d'adhésion, celle-ci prend effet le premier jour du deuxième mois suivant celui au cours duquel l'Office central a notifié aux Etats membres la liste des lignes du nouvel Etat membre.

§ 3. Toute adhésion à la Convention ne peut concerner que la Convention et ses modifications alors en vigueur.

Article 24

Mise en vigueur de la Convention

§ 1^{er}. Lorsque les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion ont été déposés par quinze Etats, le Gouvernement dépositaire se met en rapport avec les Gouvernements intéressés en vue de convenir de l'entrée en vigueur de la Convention.

§ 2. L'entrée en vigueur de la Convention entraîne l'abrogation des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV) du 7 février 1970 ainsi que de la Convention additionnelle à la CIV relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs du 26 février 1966.

Article 25

Dénonciation de la Convention

Tout Etat membre qui désire dénoncer la Convention en avise le Gouvernement dépositaire. La dénonciation prend effet le 31 décembre de l'année suivante.

§ 2. Het Verdrag moet worden bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd; de akten van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring worden nedergelegd bij de Zwitserse Regering, die optreedt als depositaris.

Artikel 23

Toetreding tot het Verdrag

§ 1. De Staten die waren uitgenodigd voor de achtste gewone herzieningsconferentie van de Verdragen CIM en CIV en die het Verdrag niet hebben ondertekend binnen de in artikel 22, § 1, genoemde termijn, kunnen evenwel van hun toetreding tot het Verdrag kennis geven voor de inwerkingstelling hiervan. De akte van toetreding wordt nedergelegd bij de depositaris.

§ 2. Iedere Staat die tot het Verdrag wenst toe te treden na de inwerkingstelling hiervan, richt aan de depositaris een verzoek, alsmede een nota over de situatie van zijn spoorwegondernemingen met betrekking tot het internationale vervoer. De depositaris zendt de stukken aan de Lid-Staten en het Centraal Bureau.

Het verzoek is van rechtswege ingewilligd zes maanden na bedoelde toezending, tenzij door vijf Lid-Staten bij de depositaris bezwaar wordt gemaakt. De depositaris doet hiervan de verzoekende Staat alsmede de Lid-Staten en het Centraal Bureau mededeling. De nieuwe Lid-Staat komt terstond het bepaalde in artikel 10 na.

Indien er bezwaar is gemaakt, legt de depositaris het verzoek om toetreding voor aan de Algemene Vergadering, die daarover een besluit neemt.

Na de nederlegging van de akte van toetreding wordt de toetreding van kracht op de eerste dag van de tweede maand volgende op de maand waarin het Centraal Bureau de Lid-Staten kennis heeft gegeven van de lijst van de lijnen van de nieuwe Lid-Staat.

§ 3. Iedere toetreding tot het Verdrag kan slechts betrekking hebben op het Verdrag en de op dat moment van kracht zijnde wijzigingen.

Artikel 24

Inwerkingstelling van het Verdrag

§ 1. Wanneer door vijftien Staten akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding zijn nedergelegd, neemt de depositaris contact op met de betrokken Regeringen ten einde de inwerkingtreding van het Verdrag overeen te komen.

§ 2. Inwerkingtreding van het Verdrag heeft buitenwerkingtreding van het Internationaal Verdrag betreffende het goederenvervoer per spoorweg (CIM) en het Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (CIV) van 7 februari 1970, alsmede van het Aanvullende Verdrag bij het CIV nopens de aansprakelijkheid van de spoorweg voor de dood en de verwonding van reizigers van 26 februari 1966 tot gevolg.

Artikel 25

Opzegging van het Verdrag

Iedere Lid-Staat die het Verdrag wenst op te zeggen, doet hiervan mededeling aan de depositaris. De opzegging wordt van kracht op 31 december van het volgende jaar.

Article 26

Fonctions du Gouvernement dépositaire

Le Gouvernement dépositaire avise les Etats invités à la huitième Conférence de révision ordinaire des Conventions CIM et CIV, les autres Etats ayant adhéré à la Convention, ainsi que l'Office central :

- a) des signatures de la Convention, du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et des notifications de dénonciation;
- b) de la date à laquelle la Convention entre en vigueur en application de l'article 24;
- c) du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation des protocoles visés à l'article 20.

Article 27

Réserves à la Convention

Des réserves à la Convention ne sont admises que si elles sont prévues par celle-ci.

Article 28

Textes de la Convention

La Convention est conclue et signée en langue française.

Au texte français sont jointes des traductions officielles en langues allemande, anglaise, arabe, italienne et néerlandaise.

Seul le texte français fait foi.

En foi de quoi, les soussignés dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

Fait à Berne, le neuf mai mil neuf cent quatre-vingt, en un seul exemplaire original en langue française, qui reste déposé dans les archives de la Confédération suisse. Une copie certifiée conforme en sera remise à chacun des Etats membres.

Cette Convention a été signée par les Etats suivants :

l'Algérie, l'Allemagne (Rép. féd.), l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Irak, l'Iran, l'Islande, l'Italie, le Liban, le Liechtenstein, le Luxembourg, le Maroc, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Rép. dém. allemande, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Suède, la Suisse, la Syrie, la Tchécoslovaquie, la Tunisie, la Turquie, la Yougoslavie.

Artikel 26

Taken van de depositaris

De depositaris doet de Staten die waren uitgenodigd voor de achtste gewone herzieningsconferentie van de Verdragen CIM en CIV, de andere Staten die zijn toegetreden tot het Verdrag, alsmede het Centraal Bureau, mededeling van :

- a) ondertekeningen van het Verdrag, de nederlegging van akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, alsmede van kennisgevingen van opzegging;
- b) de datum waarop het Verdrag ingevolge artikel 24 in werking treedt;
- c) de nederlegging van akten van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van de in artikel 20 bedoelde protocollen.

Artikel 27

Voorbehouden op het Verdrag

Voorbehouden op het Verdrag zijn slechts toegestaan indien deze hierin zijn voorzien.

Artikel 28

Teksten van het Verdrag

Het Verdrag is gesloten en ondertekend in de Franse taal.

Aan de Franse tekst zijn officiële vertalingen in de Duitse, de Engelse, de Arabische, de Italiaanse en de Nederlandse taal toegevoegd.

Alleen de Franse tekst is authentiek.

Ten blijke waarvan, de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

Gedaan te Bern, op negen mei negentienhonderdtachtig, in een enkel origineel exemplaar in de Franse taal, dat zal worden nedergelegd in het archief van de Zwitserse Bondsstaat en waarvan een gewaarmerkt afschrift aan elk der Lid-Staten zal worden gezonden.

Dit Verdrag werd ondertekend door volgende Staten :

Algerije, België, Bulgarije, Denemarken, Duitse Democratische Republiek, Duitsland (Bondsrep.), Finland, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Ierland, Irak, Iran, Italië, Joegoslavië, Libanon, Liechtenstein, Luxemburg, Marokko, Nederland, Noorwegen, Oostenrijk, Polen, Portugal, Roemenië, Spanje, Syrië, Tjechoslovakië, Tunesië, Turkije, Verenigd Koninkrijk, Zweden, Zwitserland.

PROTOCOLE
sur les privilèges et immunités
de l'Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)

Article premier

§ 1^{er}. Dans le cadre de ses activités officielles, l'Organisation bénéficie de l'immunité de juridiction et d'exécution sauf :

a) dans la mesure où l'Organisation aurait expressément renoncé à une telle immunité dans un cas particulier;

b) en cas d'action civile en dommages-intérêts, intentée par un tiers, relative à un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à l'Organisation ou circulant pour son compte ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation intéressant le moyen de transport précité;

c) en cas de demande reconventionnelle directement liée à une procédure entamée à titre principal par l'Organisation;

d) en cas de saisie, ordonnée par décision judiciaire sur les traitements, salaires et autres émoluments dus par l'Organisation à un membre de son personnel.

§ 2. Les avoirs et biens de l'Organisation, quel que soit le lieu où ils se trouvent, bénéficient de l'immunité à l'égard de toute forme de réquisition, confiscation, séquestre et autre forme de saisie ou de contrainte, sauf dans la mesure où le nécessitent temporairement la prévention des accidents mettant en cause des véhicules automoteurs appartenant à l'Organisation ou circulant pour le compte de celle-ci et les enquêtes auxquelles peuvent donner lieu lesdits accidents.

Toutefois, si une expropriation est nécessaire à des fins d'utilité publique, toutes dispositions appropriées doivent être prises afin d'empêcher qu'elle ne constitue un obstacle à l'exercice des activités de l'Organisation et une indemnité préalable, prompte et adéquate doit être versée.

§ 3. Chaque Etat membre exonère des impôts directs l'Organisation, ses biens et revenus, pour l'exercice de ses activités officielles. Lorsque des achats ou services d'un montant important qui sont strictement nécessaires pour l'exercice des activités officielles de l'Organisation sont effectués ou utilisés par l'Organisation et lorsque le prix de ces achats ou services comprend des taxes ou droits, des dispositions appropriées sont prises par les Etats membres, chaque fois qu'il est possible, en vue de l'exonération des taxes ou droits de cette nature ou en vue du remboursement de leur montant.

Aucune exonération n'est accordée en ce qui concerne les impôts et taxes qui ne constituent que la simple rémunération de services rendus.

Les produits importés ou exportés par l'Organisation et strictement nécessaires pour l'exercice de ses activités officielles, sont exonérés de tous droits et taxes perçus à l'importation ou à l'exportation.

Aucune exonération n'est accordée, au titre de cet article, en ce qui concerne les achats et importations de biens ou la fourniture de services destinés aux besoins propres des membres du personnel de l'Organisation.

§ 4. Les biens acquis ou importés conformément au § 3 ne peuvent être vendus ni cédés, ni utilisés autrement qu'aux conditions fixées par les Etats membres qui ont accordé les exonérations.

PROTOCOL
betreffende de voorrechten en immunities
van de Intergouvernementale Organisatie
voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF)

Artikel 1

§ 1. Binnen het raam van haar officiële werkzaamheden geniet de Organisatie immunitet van rechtsmacht en executie, behoudens :

a) voor zover de Organisatie in een bijzonder geval uitdrukkelijk afstand heeft gedaan van deze immunitet;

b) in geval van een door derden ingediende civiele rechtsvordering tot schadeloosstelling met betrekking tot een ongeval dat is veroorzaakt door een motorvoertuig of enig ander vervoermiddel toebehorend aan de Organisatie of rijdend voor haar rekening of in geval van een verkeersovertreding waarbij een zodanig vervoermiddel is betrokken;

c) in geval van een eis in reconventie die rechtstreeks verband houdt met een door de Organisatie ten principale aangespannen procedure;

d) in geval van beslaglegging, bevolen bij rechterlijke beslissing, op de door de Organisatie aan een van haar personeelsleden verschuldigde wedden, salarissen en andere emolumenten.

§ 2. De bezittingen en eigendommen van de Organisatie, ongeacht waar deze zich bevinden, zijn vrij van elke vorm van vordering, in beslagname, sequestratie en andere vormen van beslaglegging of dwangmaatregel, behalve voor zover deze tijdelijk geboden zijn ter voorkoming van ongevallen waarbij motorvoertuigen zijn betrokken die toebehoren aan de Organisatie of voor haar rekening rijden, alsmede in verband met het onderzoek waartoe deze ongevallen aanleiding kunnen geven.

Indien een onteigening om redenen van openbaar nut toch noodzakelijk mocht zijn, moeten alle passende maatregelen worden getroffen om te voorkomen dat de uitoefening van de werkzaamheden van de Organisatie hierdoor wordt belemmerd en moet vooraf terstond een billijke schadevergoeding worden betaald.

§ 3. Elke Lid-Staat stelt de Organisatie, haar eigendommen en inkomsten voor de uitoefening van haar officiële werkzaamheden vrij van directe belastingen. Wanneer aankopen of diensten, die strikt noodzakelijk zijn voor de uitoefening van de officiële werkzaamheden van de Organisatie en waarmee belangrijke bedragen zijn gemoeid door de Organisatie worden verricht of gebruikt en wanneer in de prijs van deze aankopen of diensten belastingen of rechten zijn begrepen, treffen de Lid-Staten telkens als het mogelijk is passende maatregelen tot vrijstelling van deze belastingen of rechten of tot terugbetaling van het bedrag daarvan.

Geen vrijstelling wordt verleend ten aanzien van belastingen en rechten die niet anders zijn dan een vergoeding voor verleende diensten.

De door de Organisatie ingevoerde of uitgevoerde goederen die strikt noodzakelijk zijn voor de uitoefening van haar officiële werkzaamheden, worden vrijgesteld van alle rechten en belastingen bij invoer of uitvoer.

Uit hoofde van dit artikel wordt geen enkele vrijstelling verleend ten aanzien van de aankoop en de invoer van goederen of het verlenen van diensten ten gerieve van de personeelsleden van de Organisatie persoonlijk.

4. De goederen verworven of ingevoerd overeenkomstig § 3 mogen slechts verkocht, afgestaan of gebruikt worden op de voorwaarden vastgesteld door de Lid-Staten die de vrijstellingen hebben verleend.

§ 5. Les activités officielles de l'Organisation visées par le présent Protocole sont les activités répondant aux buts définis à l'article 2 de la Convention.

Article 2

§ 1^{er}. L'Organisation peut recevoir et définir tous fonds, devises, numéraires ou valeurs mobilières; elle peut en disposer librement pour tous usages prévus par la Convention et avoir des comptes en n'importe quelle monnaie dans la mesure nécessaire pour faire face à ses engagements.

§ 2. Pour ses communications officielles et le transfert de tous ses documents, l'Organisation bénéficie d'un traitement non moins favorable que celui accordé par chaque Etat membre aux autres organisations internationales comparables.

Article 3

Les représentants des Etats membres jouissent, dans l'exercice de leurs fonctions et pour la durée de leurs voyages de service, des privilèges et immunités suivants sur le territoire de chaque Etat membre :

a) immunité de juridiction, même après la fin de leur mission, pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automobile ou tout autre moyen de transport appartenant à un représentant d'un Etat ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation intéressant le moyen de transport précité;

b) immunité d'arrestation et de détention préventive, sauf en cas de flagrant délit;

c) immunité de saisie de leurs bagages personnels, sauf en cas de flagrant délit;

d) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;

e) exemption pour eux-mêmes et pour leurs conjoints de toute mesure limitant l'entrée et de toutes formalités d'enregistrement des étrangers;

f) mêmes facilités en ce qui concerne les réglementations monétaires ou de change que celles accordées aux représentants de Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire.

Article 4

Les membres du personnel de l'Organisation jouissent, dans l'exercice de leurs fonctions, des privilèges et immunités suivants sur le territoire de chaque Etat membre :

a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis dans l'exercice de leurs fonctions et dans les limites de leurs attributions, même après qu'ils ont cessé d'être au service de l'Organisation; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automobile ou tout autre moyen de transport appartenant à un membre du personnel de l'Organisation ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation intéressant le moyen de transport précité;

b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;

c) mêmes exceptions aux dispositions limitant l'immigration et réglant l'enregistrement des étrangers que celles généralement reconnues aux membres du personnel des organisations internationales; les membres de leur famille faisant partie de leur ménage jouissent des mêmes facilités;

§ 5. De in dit Protocol bedoelde officiële werkzaamheden van de Organisatie zijn de werkzaamheden die beantwoorden aan de doelstellingen omschreven in artikel 2 van het Verdrag.

Artikel 2

§ 1. De Organisatie kan alle soorten fondsen, valuta's, kasgeld of effecten ontvangen en bezitten; zij kan daarover vrijelijk beschikken voor elk gebruik als bedoeld in het Verdrag en rekeningen aanhouden in elke valuta, in zoverre dit nodig is voor het nakomen van haar verplichtingen.

§ 2. Met betrekking tot haar officiële berichtgeving en het overbrengen van al haar documenten geniet de Organisatie een behandeling die niet minder gunstig is dan die welke door iedere Lid-Staat wordt verleend aan andere vergelijkbare internationale organisaties.

Artikel 3

De vertegenwoordigers van de Lid-Staten genieten op het grondgebied van elke Lid-Staat gedurende de uitoefening van hun functie en op hun dienstreizen de volgende voorrechten en immunititeiten :

a) immunitet van rechtsmacht, ook na beëindiging van hun missie, met betrekking tot handelingen, waaronder begrepen gesproken en geschreven woorden, door hen in de uitoefening van hun functie verricht; deze immunitet geldt evenwel niet in geval van schade die voortvloeit uit een ongeval dat is veroorzaakt door een motorvoertuig of enig ander vervoermiddel toebehorend aan of bestuurd door een vertegenwoordiger van een Staat, of in geval van een verkeers-overtreding waarbij een zodanig vervoermiddel is betrokken;

b) immunitet van aanhouding en voorlopige hechtenis behalve in geval van ontdekking op heterdaad;

c) immunitet van inbeslagneming van hun persoonlijke bagage, behalve in geval van ontdekking op heterdaad;

d) onschendbaarheid met betrekking tot al hun officiële papieren en documenten;

e) vrijstelling voor hen zelf en voor hun echtgenoten van elke beperkende maatregel betreffende de binnenkomst en van alle formaliteiten in verband met vreemdelingenregistratie;

f) dezelfde faciliteiten ten aanzien van de monetaire voorschriften of de valutavoorschriften die worden toegekend aan de vertegenwoordigers van buitenlandse Regeringen met een tijdelijke officiële opdracht.

Artikel 4

De personeelsleden van de Organisatie genieten op het grondgebied van elke Lid-Staat gedurende de uitoefening van hun functie de volgende voorrechten en immunititeiten :

a) immunitet van rechtsmacht met betrekking tot handelingen, waaronder begrepen gesproken en geschreven woorden, door hen in de uitoefening van hun functie en binnen de grenzen van hun bevoegdheden verricht, zelfs nadat zij de dienst van de Organisatie hebben verlaten; deze immunitet geldt evenwel niet in geval van schade die voortvloeit uit een ongeval dat is veroorzaakt door een motorvoertuig of enig ander vervoermiddel toebehorend aan of bestuurd door een personeelslid van de Organisatie of in geval van een verkeers-overtreding waarbij een zodanig vervoermiddel is betrokken;

b) onschendbaarheid met betrekking tot al hun officiële papieren en documenten;

c) dezelfde vrijstellingen van maatregelen die de immigratie beperken en de inschrijving van vreemdelingen regelen, als die welke in het algemeen worden toegekend aan personeelsleden van internationale organisaties; hun inwonende gezinsleden genieten dezelfde faciliteiten;

d) exonération de l'impôt national sur le revenu, sous réserve de l'introduction, au profit de l'Organisation, d'une imposition interne des traitements, salaires et autres émoluments versés par l'Organisation; cependant, les Etats membres ont la possibilité de tenir compte de ces traitements, salaires et émoluments pour le calcul du montant de l'impôt à percevoir sur les revenus d'autres sources; les Etats membres ne sont pas tenus d'appliquer cette exonération fiscale aux indemnités et pensions de retraite et rentes de survie versées par l'Organisation aux anciens membres de son personnel ou à leurs ayants droit;

e) en ce qui concerne les réglementations de change, mêmes privilèges que ceux généralement reconnus aux membres du personnel des organisations internationales;

f) en période de crise internationale, mêmes facilités de rapatriement pour eux et les membres de leur famille faisant partie de leur ménage que celles généralement reconnues aux membres du personnel des organisations internationales.

Article 5

Les experts auxquels l'Organisation fait appel, lorsqu'ils exercent des fonctions auprès de l'Organisation ou accomplissent des missions pour cette dernière, jouissent des privilèges et immunités suivants, dans la mesure où ceux-ci leur sont nécessaires pour l'exercice de leurs fonctions, y compris durant les voyages effectués dans l'exercice de ces fonctions ou au cours de ces missions :

a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un expert ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation intéressant le moyen de transport précité; les experts continuent de bénéficier de cette immunité même après la cessation de leurs fonctions auprès de l'Organisation;

b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;

c) facilités de change nécessaires au transfert de leur rémunération;

d) mêmes facilités, en ce qui concerne les bagages personnels, que celles accordées aux agents des Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire.

Article 6

§ 1^{er}. Les privilèges et immunités prévus par ce Protocole sont institués uniquement afin d'assurer, en toutes circonstances, le libre fonctionnement de l'Organisation et la complète indépendance des personnes auxquelles ils sont accordés. Les autorités compétentes lèvent toute immunité dans tous les cas où son maintien est susceptible d'entraver l'action de la justice et où elle peut être levée sans porter atteinte à la réalisation de l'objectif pour lequel elle a été accordée.

§ 2. Les autorités compétentes selon le § 1^{er} sont :

- les Etats membres, pour leurs représentants,
- le Comité administratif pour le directeur général,
- le directeur général pour les autres membres du personnel ainsi que pour les experts auxquels l'Organisation fait appel.

Article 7

§ 1^{er}. Aucune des dispositions de ce Protocole ne peut mettre en cause le droit que possède chaque Etat membre de prendre toutes les précautions utiles dans l'intérêt de sa sécurité publique.

d) vrijstelling van de nationale belasting op het inkomen, op voorwaarde dat een interne belasting ten gunste van de Organisatie wordt ingevoerd op de wedden, salarissen en andere emolumenten bepaald door de Organisatie; niettemin kunnen de Lid-Staten met deze wedden, salarissen en emolumenten rekening houden bij het berekenen van de belasting die op de inkomsten uit andere bronnen wordt geheven; de Lid-Staten zijn niet verplicht deze vrijstelling van belasting toe te passen op uitkeringen en ouderdoms- en overlevingspensioenen welke de Organisatie betaalt aan oud-personeelsleden of aan hun rechthebbenden;

e) wat de valutavoorschriften betreft, dezelfde voorrechten als die welke gewoonlijk worden toegekend aan de personeelsleden van internationale organisaties;

f) bij een internationale crisis, wat terugkeer naar hun vaderland betreft, dezelfde faciliteiten als die welke gewoonlijk worden toegekend aan de personeelsleden van internationale organisaties; hun inwonende gezinsleden genieten dezelfde faciliteiten.

Artikel 5

De deskundigen op wie de Organisatie een beroep doet, genieten, wanneer zij een functie bij de Organisatie uitoefenen of opdrachten voor haar uitvoeren, de volgende voorrechten en immuniteten, voor zover deze noodzakelijk zijn voor de uitoefening van hun functie; dit geldt ook voor de reizen die deze deskundigen in de uitoefening van hun functie of in het raam van die opdrachten maken :

a) immunitet van rechtsmacht met betrekking tot handelingen, waaronder begrepen gesproken en geschreven woorden, door hen in de uitoefening van hun functie verricht; deze immunitet geldt evenwel niet in geval van schade die voortvloeit uit een ongeval dat is veroorzaakt door een motorvoertuig of enig ander vervoermiddel toebehorend aan of bestuurd door een deskundige, of in geval van een verkeersovertreding waarbij een zodanig vervoermiddel is betrokken; de deskundigen blijven deze immunitet ook na beëindiging van hun functie bij de Organisatie genieten;

b) onschendbaarheid met betrekking tot al hun officiële papieren en documenten;

c) de wisselfaciliteiten die noodzakelijk zijn voor het overmaken van hun bezoldiging;

d) ten aanzien van hun persoonlijke bagage, dezelfde faciliteiten als die welke worden toegekend aan vertegenwoordigers van buitenlandse Regeringen met een tijdelijke officiële opdracht.

Artikel 6

§ 1. De in dit Protocol bedoelde voorrechten en immuniteten zijn uitsluitend ingesteld om het onbelemmerd functioneren van de Organisatie en de volledige onafhankelijkheid van de personen aan wie ze worden toegekend onder alle omstandigheden te verzekeren. De bevoegde autoriteiten heffen elke immunitet op in alle gevallen waarin het behoud ervan de loop van het recht zou kunnen belemmeren en deze immunitet kan worden opgeheven zonder dat de verwezenlijking van het doel waartoe ze werd verleend hieronder lijdt.

§ 2. De bevoegde autoriteiten, bedoeld in § 1, zijn :

- de Lid-Staten ten aanzien van hun vertegenwoordigers;
- het Comité van Beheer ten aanzien van de directeur-generaal;
- de directeur-generaal ten aanzien van de andere personeelsleden en van de deskundigen op wie de Organisatie een beroep doet.

Artikel 7

§ 1. Geen enkele bepaling van dit Protocol kan afbreuk doen aan het recht van elke Lid-Staat om in het belang van zijn openbare veiligheid alle nuttige voorzorgsmaatregelen te nemen.

§ 2. L'Organisation coopère en tout temps avec les autorités compétentes des Etats membres en vue de faciliter une bonne administration de la justice, d'assurer le respect des lois et règlements des Etats membres concernés et d'empêcher tout abus auquel pourraient donner lieu les privilèges et immunités prévus dans ce Protocole.

Article 8

Aucun Etat membre n'est tenu d'accorder les privilèges et immunités mentionnés dans ce Protocole :

- à l'article 3, à l'exception de la lettre *d*;
- à l'article 4, à l'exception des lettres *a*, *b* et *d*;
- à l'article 5, à l'exception des lettres *a* et *b*

à ses propres ressortissants ou aux personnes qui ont leur résidence permanente dans cet Etat.

Article 9

L'Organisation peut conclure avec un ou plusieurs Etats membres des accords complémentaires en vue de l'application des dispositions de ce Protocole en ce qui concerne cet Etat membre ou ces Etats membres, ainsi que d'autres accords en vue d'assurer le bon fonctionnement de l'Organisation.

§ 2. De Organisatie werkt te allen tijde met de bevoegde autoriteiten van de Lid-Staten samen ten einde een goede rechtspleging te vergemakkelijken, de naleving van de wetten en voorschriften van de betrokken Lid-Staten te verzekeren en elk misbruik te voorkomen waartoe de in dit Protocol bedoelde voorrechten en immunities aanleiding zouden kunnen geven.

Artikel 8

Geen enkele Lid-Staat is verplicht de voorrechten en immunities die in dit Protocol zijn genoemd :

- in artikel 3, met uitzondering van *d*;
- in artikel 4, met uitzondering van *a*, *b* en *d*;
- in artikel 5, met uitzondering van *a* en *b*

toe te kennen aan zijn eigen onderdanen of aan personen die in bedoelde Staat een vaste woon- of verblijfplaats hebben.

Artikel 9

De Organisatie kan met één of meer Lid-Staten aanvullende overeenkomsten aangaan ten einde uitvoering te geven aan de bepalingen van dit Protocol wat deze Lid-Staat of Lid-Staten betreft, alsook andere overeenkomsten sluiten om de goede werking van de Organisatie te waarborgen.

Appendice A
à la Convention relative
aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)
du 9 mai 1980

REGLES UNIFORMES
concernant le contrat
de transport international ferroviaire
des voyageurs et des bagages (CIV)

TITRE PREMIER

GENERALITES

Article premier

Champ d'application

§ 1^{er}. Sous réserve des exceptions prévues aux articles 2, 3 et 33, les Règles uniformes s'appliquent à tous les transports de voyageurs et de bagages effectués avec des titres de transport internationaux établis pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux Etats et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste prévue aux articles 3 et 10 de la Convention.

Les Règles uniformes s'appliquent également, en ce qui concerne la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs, aux convoyeurs des envois effectués conformément aux Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM).

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

§ 3. Dans les Règles uniformes, le terme « gare » couvre : les gares ferroviaires, les ports des services de navigation et tous autres établissements des entreprises de transport, ouverts au public pour l'exécution du contrat de transport.

Article 2

Exceptions du champ d'application

§ 1^{er}. Les transports dont la gare de départ et la gare de destination sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit ne sont pas soumis aux Règles uniformes :

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

b) si les Etats ou les chemins de fer intéressés sont convenus de ne pas considérer ces transports comme internationaux.

§ 2. Les transports entre gares de deux Etats limitrophes et les transports entre gares de deux Etats en transit par le territoire d'un troisième Etat, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'un de ces trois Etats et que les lois et règlements d'aucun de ces Etats ne s'y opposent, sont soumis au régime du trafic intérieur applicable à ce chemin de fer.

Bijvoegsel A
bij het Verdrag betreffende
het internationale spoorwegvervoer (COTIF)
van 9 mei 1980

UNIFORME REGELEN
betreffende de overeenkomst
van internationaal spoorwegvervoer
van reizigers en bagage (CIV)

TITEL I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Werkingsfeer

§ 1. Behoudens de in de artikelen 2, 3 en 33 genoemde uitzonderingen, zijn de Uniforme Regelen van toepassing op alle vervoer van reizigers en bagage, dat wordt verricht met internationale vervoerdocumenten voor een traject, dat op het grondgebied van ten minste twee Staten is gelegen en uitsluitend lijnen omvat, die op de in de artikelen 3 en 10 van het Verdrag bedoelde lijst zijn ingeschreven.

Met betrekking tot de aansprakelijkheid van de spoorweg in geval van dood en verwonding van reizigers zijn de Uniforme Regelen eveneens van toepassing op begeleiders van zendingen, die volgens de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM) worden vervoerd.

§ 2. De internationale tarieven bepalen de relaties, waarvoor internationale vervoerdocumenten worden afgegeven.

§ 3. In de Uniforme Regelen omvat de term « station » : spoorwegstations, havens der scheepvaartlijnen en alle andere ter uitvoering van de vervoerovereenkomst voor het publiek geopende inrichtingen van de vervoerondernemingen.

Artikel 2

Uitzonderingen op de werkingsfeer

§ 1. Op vervoer, waarvan het station van vertrek en het station van bestemming op het grondgebied van dezelfde Staat zijn gelegen en waarvoor het grondgebied van een andere Staat slechts voor doorvoer wordt gebruikt, zijn de Uniforme Regelen niet van toepassing :

a) indien de lijnen, waarover de doorvoer geschiedt, uitsluitend door een spoorweg van de Staat van vertrek worden geëxploiteerd, of

b) indien de betrokken Staten of spoorwegen zijn overeengekomen dit vervoer niet als internationaal te beschouwen.

§ 2. Op vervoer tussen stations van twee aangrenzende Staten en vervoer tussen stations van twee Staten in doorvoer over het grondgebied van een derde Staat is, indien de lijnen waarover het vervoer geschiedt uitsluitend door een spoorweg van één dezer drie Staten worden geëxploiteerd, het voor het nationale vervoer van deze spoorweg geldende recht van toepassing, indien de wetten en reglementen van geen der betrokken Staten zich daartegen verzetten.

Article 3

Réserve concernant la responsabilité
en cas de mort et de blessures de voyageurs

§ 1^{er}. Chaque Etat peut, au moment où il signe la Convention ou dépose son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, se réserver le droit de ne pas appliquer aux voyageurs victimes d'accidents survenus sur son territoire l'ensemble des dispositions relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs, lorsque ceux-ci sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat.

§ 2. Chaque Etat ayant fait la réserve ci-dessus peut y renoncer à tout moment en informant le Gouvernement dépositaire. La renonciation à la réserve produit ses effets un mois après la date à laquelle le Gouvernement suisse en donne connaissance aux Etats.

Article 4

Obligation de transporter

§ 1^{er}. Le chemin de fer est tenu d'effectuer, aux conditions des Règles uniformes, tout transport de voyageurs et de bagages, pourvu que :

a) le voyageur se conforme aux Règles uniformes, aux dispositions complémentaires et aux tarifs internationaux;

b) le transport soit possible avec le personnel et 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. Lorsque l'autorité compétente a décidé que le service sera supprimé ou suspendu en totalité ou en partie, ces mesures doivent être portées sans délai à la connaissance du public et des chemins de fer; ceux-ci en informent les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

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

Article 5

Tarifs. Accords particuliers

§ 1^{er}. Les tarifs internationaux doivent contenir toutes les conditions spéciales applicables au transport, notamment les éléments nécessaires au calcul du prix de transport et des frais accessoires et, le cas échéant, les conditions de conversion des monnaies.

Les conditions des tarifs internationaux ne peuvent déroger aux Règles uniformes que si celles-ci le prévoient expressément.

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

§ 3. Les chemins de fer peuvent conclure des accords particuliers comportant des réductions de prix ou d'autres avantages, dans la mesure où des conditions comparables sont consenties aux voyageurs qui se trouvent dans des situations comparables.

Des réductions de prix ou d'autres avantages peuvent être accordés pour le service du chemin de fer, pour le service des administrations publiques ou pour des œuvres de bienfaisance, d'éducation et d'instruction.

La publication des mesures prises en vertu du premier et du deuxième alinéa n'est pas obligatoire.

Artikel 3

Voorbehoud betreffende de aansprakelijkheid
in geval van dood en verwonding van reizigers

§ 1. Elke Staat kan op het tijdstip, waarop hij het Verdrag ondertekent of de akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding nederlegt, zich het recht voorbehouden alle bepalingen betreffende de aansprakelijkheid van de spoorweg in geval van dood en verwonding van reizigers niet toe te passen op slachtoffers van een ongeval op zijn grondgebied, die zijn onderdanen zijn of in deze Staat hun gewone verblijfplaats hebben.

§ 2. Elke Staat, die dit voorbehoud gemaakt heeft, kan op elk tijdstip de intrekking daarvan aan de depositaris medelen. De intrekking van het voorbehoud treedt één maand na de dag, waarop de depositaris daarvan aan de Staten kennis geeft, in werking.

Artikel 4

Vervoerplicht

§ 1. De spoorweg is verplicht alle vervoer van reizigers en bagage overeenkomstig de Uniforme Regelen te verrichten, mits :

a) de reiziger de Uniforme Regelen, de bijkomende bepalingen en de internationale tarieven in acht neemt;

b) het vervoer met het personeel en de normale, aan de regelmatige vervoersbehoeften beantwoordende vervoermiddelen mogelijk is;

c) het vervoer niet wordt belemmerd door omstandigheden, die de spoorweg niet kan vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kan verhelpen.

§ 2. Indien het bevoegd gezag heeft beslist, dat de dienst geheel of gedeeltelijk, blijvend of tijdelijk zal worden gestaakt, moeten deze maatregelen onverwijld worden bekend gemaakt aan het publiek en de spoorwegen; deze lichten de spoorwegen van de andere Staten in met het oog op de publicatie daarvan.

§ 3. Elke door de spoorweg op dit artikel gemaakte inbreuk kan aanleiding geven tot een vordering tot vergoeding van de veroorzaakte schade.

Artikel 5

Tarieven. Bijzondere contracten

§ 1. De internationale tarieven moeten alle voor het vervoer geldende bijzondere voorwaarden bevatten, met name de voor de berekening van de vervoerprijs en de bijkomende kosten nodige gegevens en eventueel de voorwaarden voor omrekening van munteenheden.

De voorwaarden van de internationale tarieven mogen slechts van de Uniforme Regelen afwijken, indien deze zulks uitdrukkelijk bepalen.

§ 2. De internationale tarieven moeten jegens een ieder onder dezelfde voorwaarden worden toegepast.

§ 3. De spoorwegen kunnen bijzondere contracten, die prijsverlagingen of andere voordelen bevatten, sluiten, voor zover vergelijkbare voorwaarden worden toegekend aan reizigers, die zich in vergelijkbare omstandigheden bevinden.

Prijsverlagingen of andere voordelen kunnen worden overeengekomen ten behoeve van de spoorwegdiensten en van overheidsdiensten of voor liefdadige, opvoedings- of onderwijsdoeleinden.

De op grond van de eerste en tweede alinea getroffen maatregelen behoeven niet te worden gepubliceerd.

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

Les modifications apportées aux prix de transport 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.

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

Article 6

Unité de compte. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies

§ 1^{er}. L'unité de compte prévue par les Règles uniformes est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International.

La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat membre du Fonds Monétaire International est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds Monétaire International pour ses propres opérations et transactions.

§ 2. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat non membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

Ce calcul doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 1^{er}.

§ 3. Pour un Etat non membre du Fonds Monétaire International, dont la législation ne permet pas d'appliquer le § 1^{er} ou le § 2, l'unité de compte prévue par les Règles uniformes est considérée comme étant égale à trois francs-or.

Le franc-or est défini par 10/31 de gramme d'or au titre de 0,900.

La conversion du franc-or doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 1^{er}.

§ 4. Les Etats, dans les trois mois qui suivent la mise en vigueur de la Convention et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte, communiquent à l'Office central leur méthode de calcul conformément au § 2 ou les résultats de la conversion conformément au § 3.

L'Office central notifie ces informations aux Etats.

§ 5. Le chemin de fer doit publier les cours auxquels :

a) il effectue la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, payables en monnaie du pays (cours de conversion);

b) il accepte en paiement des monnaies étrangères (cours d'acceptation).

§ 4. Internationale tarieven behoeven slechts gepubliceerd te worden in de Staten, waarvan de spoorwegen aan die tarieven als spoorweg van vertrek of bestemming deelnemen. Deze tarieven en de wijzigingen daarvan treden op de bij hun publicatie aangegeven dag in werking. Prijsverhogingen en andere verzwaringen van de vervoersvoorwaarden van tarieven treden niet eerder dan zes dagen na hun publicatie in werking.

Wijzigingen van de vervoerprijzen en bijkomende kosten van de internationale tarieven wegens koersveranderingen en verbeteringen van kennelijke fouten treden de dag na hun publicatie in werking.

§ 5. De reiziger kan in elk voor het internationaal vervoer geopend station kennis nemen van de internationale tarieven of uittreksels daarvan, die de prijzen van de daar verkrijgbare internationale vervoerbewijzen voor reizigers en bagage vermelden.

Artikel 6

Rekeneenheid. Omrekenings- of aannemingskoers

§ 1. De in de Uniforme Regelen bedoelde rekeneenheid is het Bijzondere Trekkingsrecht, zoals dit is omschreven door het Internationaal Monetair Fonds.

De in Bijzondere Trekkingsrechten uitgedrukte waarde van de nationale munteenheid van een Staat, die lid is van het Internationaal Monetair Fonds, wordt overeenkomstig de door dit Fonds voor zijn eigen verrichtingen en transacties toegepaste waarderingsmethode berekend.

§ 2. De in Bijzondere Trekkingsrechten uitgedrukte waarde van de nationale munteenheid van een Staat, die geen lid is van het Internationaal Monetair Fonds, wordt op de door die Staat vastgestelde wijze berekend.

Deze berekening moet in de nationale munteenheid een reële waarde uitdrukken, die de uit de toepassing van § 1 voortvloeiende waarde zo veel mogelijk benadert.

§ 3. Voor een Staat, die geen lid is van het Internationaal Monetair Fonds en waarvan de wetgeving de toepassing van § 1 of § 2 niet toestaat, wordt de in de Uniforme Regelen bedoelde rekeneenheid beschouwd als gelijk aan drie goudfranken.

De goudfrank wordt door 10/31 gram goud met een gehalte van 0,900 bepaald.

De omrekening van de goudfrank moet in de nationale munteenheid een reële waarde uitdrukken, die de uit de toepassing van § 1 voortvloeiende waarde zo veel mogelijk benadert.

§ 4. Binnen drie maanden na de inwerkingtreding van het Verdrag en telkens wanneer in hun berekeningsmethode of in de waarde van hun nationale munteenheid in verhouding tot de rekeneenheid een wijziging optreedt, delen de Staten hun berekeningsmethode volgens § 2 of het resultaat van de omrekening volgens § 3 aan het Centraal Bureau mee.

Het Centraal Bureau geeft van deze mededelingen aan de Staten kennis.

§ 5. De spoorweg moet de koersen publiceren, waartegen :

a) hij de in buitenlandse munteenheden uitgedrukte, in binnenlandse betaalmiddelen te betalen bedragen omrekent (omrekeningskoers);

b) hij buitenlandse betaalmiddelen in betaling aanneemt (aannemingskoers).

Article 7

Dispositions complémentaires

§ 1^{er}. Deux ou plusieurs Etats ou deux ou plusieurs chemins de fer peuvent établir des dispositions complémentaires pour l'exécution des Règles uniformes. Elles ne peuvent déroger aux Règles uniformes que si celles-ci le prévoient expressément.

§ 2. Les dispositions complémentaires sont mises en vigueur et publiées dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat. Les dispositions complémentaires et leur mise en vigueur sont communiquées à l'Office central.

Article 8

Droit national

§ 1^{er}. A défaut de stipulations dans les Règles uniformes, les dispositions complémentaires et les tarifs internationaux, le droit national est applicable.

§ 2. On entend par droit national le droit de l'Etat où l'ayant droit fait valoir ses droits, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

§ 3. Pour l'application des dispositions relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs, le droit national est celui de l'Etat sur le territoire duquel l'accident survenu au voyageur s'est produit, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

TITRE II

CONTRAT DE TRANSPORT

CHAPITRE I

TRANSPORT DE VOYAGEURS

Article 9

Horaires et utilisation des trains

§ 1^{er}. Le chemin de fer doit porter de manière appropriée l'horaire des trains à la connaissance du public.

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

Article 10

Exclusion du transport. Admission sous condition

§ 1^{er}. Sont exclues du transport 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 en vigueur dans chaque Etat; 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 réservé pour elles 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

Artikel 7

Bijkomende bepalingen

§ 1. Twee of meer Staten of twee of meer spoorwegen kunnen voor de uitvoering van de Uniforme Regelen bijkomende bepalingen vaststellen. Deze mogen slechts van de Uniforme Regelen afwijken, indien deze zulks uitdrukkelijk bepalen.

§ 2. De bijkomende bepalingen worden gepubliceerd en treden in werking op de bij de wetten en reglementen van elke Staat bepaalde wijze. De bijkomende bepalingen en hun inwerkingtreding worden aan het Centraal Bureau medegedeeld.

Artikel 8

Nationaal recht

§ 1. Bij gebreke van bepalingen in de Uniforme Regelen, in de bijkomende bepalingen en in de internationale tarieven geldt het nationale recht.

§ 2. Onder nationaal recht wordt verstaan het recht van de Staat, waar de rechthebbende zijn rechten doet gelden, de conflictenregels daaronder begrepen.

§ 3. Voor de toepassing van de bepalingen betreffende de aansprakelijkheid van de spoorweg in geval van dood en verwonding van reizigers is het nationale recht het recht van de Staat, op wiens grondgebied het ongeval aan de reiziger is overkomen, de conflictenregels daaronder begrepen.

TITEL II

VERVOEROVEREENKOMST

HOOFDSTUK I

REIZIGERSVERVOER

Artikel 9

Dienstregeling en gebruik van de treinen

§ 1. De spoorweg moet de dienstregeling van de treinen op passende wijze aan het publiek ter kennis brengen.

§ 2. De dienstregelingen of de tarieven moeten de beperkingen in het gebruik van bepaalde treinen of bepaalde rijtuigklassen aangeven.

Artikel 10

Uitsluiting van het vervoer. Voorwaardelijke toelating

§ 1. Van het vervoer zijn uitgesloten of kunnen onderweg worden uitgesloten :

a) personen, die in staat van dronkenschap verkeren, zich op onbehoorlijke wijze gedragen of de in elke Staat geldende voorschriften niet in acht nemen; deze personen hebben geen recht op terugbetaling van de prijs voor hun vervoer en die voor hun bagage;

b) personen, die wegens ziekte of op andere gronden kennelijk voor hun medereizigers hinderlijk zullen zijn, tenzij een gehele rijtuigafdeling voor hen is gereserveerd of tegen betaling aan hen ter beschikking kan worden gesteld; onderweg ziek geworden personen moeten evenwel tenminste worden vervoerd tot het eerste station, waar hun de nodige verzorging kan worden gegeven; de prijs voor hun vervoer wordt hun

voyage leur est remboursé conformément à l'article 25, après déduction de la part afférente au parcours effectué; le cas échéant, il en est 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 de chaque Etat.

Article 11

Billets

§ 1^{er}. Les billets délivrés pour un transport international doivent porter le sigle CIV. A titre transitoire, le signe Φ est admis.

§ 2. Les tarifs internationaux ou les accords entre chemins de fer déterminent la forme et le contenu des billets ainsi que la langue et les caractères dans lesquels ils doivent être imprimés et remplis.

§ 3. Sauf exception prévue par les tarifs internationaux, les billets doivent comporter :

- a) Les gares de départ et de destination;
- b) L'itinéraire; si l'emploi de différents itinéraires ou moyens de transport est permis, cette faculté doit être mentionnée;
- c) La catégorie de train et la classe de voiture;
- d) Le prix du transport;
- e) Le premier jour de validité;
- f) La durée de validité.

§ 4. Les carnets de coupons délivrés sur la base d'un tarif international constituent un billet unique au sens des Règles uniformes.

§ 5. Sauf exception prévue par les tarifs internationaux, le billet est cessible s'il n'est pas nominatif et si le voyage n'a pas commencé.

§ 6. Le voyageur doit s'assurer, à la réception du billet, que celui-ci a été établi selon ses indications.

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

Article 12

Droit au transport. Voyageur sans billet valable

§ 1^{er}. Dès le commencement du voyage, le voyageur doit être muni d'un billet valable; il doit le conserver pendant tout le cours du voyage et, s'il en est requis, le présenter à tout agent du chemin de fer chargé du contrôle et le rendre à la fin du voyage. Les tarifs internationaux peuvent prévoir des exceptions.

§ 2. Les billets ayant subi une modification illicite ne sont pas valables et sont retirés par les agents du chemin de fer chargés du contrôle.

§ 3. Le voyageur qui ne peut présenter un billet valable doit payer, outre le prix du transport, une surtaxe calculée conformément aux prescriptions applicables par le chemin de fer qui exige le paiement de la surtaxe.

overeenkomstig artikel 25 terugbetaald na aftrek van het bedrag voor het afgelegde traject; hetzelfde geldt eventueel met betrekking tot het vervoer van bagage.

§ 2. Het vervoer van aan besmettelijke ziekten lijdende personen wordt beheerst door internationale verdragen en reglementen of, bij gebreke daarvan, de wetten en reglementen van elke Staat.

Artikel 11

Vervoerbewijzen

§ 1. Op de voor een internationaal vervoer afgegeven vervoerbewijzen moet de afkorting CIV voorkomen. Bij wijze van overgang is het teken Φ toegelaten.

§ 2. De internationale tarieven of de overeenkomsten tussen spoorwegen bepalen de vorm en de inhoud van de vervoerbewijzen, alsmede de taal en de lettertekens, waarmee zij moeten worden bedrukt en ingevuld.

§ 3. Behoudens de in de internationale tarieven bepaalde uitzonderingen, moeten de vervoerbewijzen bevatten :

- a) De stations van vertrek en bestemming;
- b) De reisweg; indien het gebruik van verschillende reiswegen of vervoermiddelen is toegestaan, moet zulks vermeld zijn;
- c) De soort trein en de rijtuigklasse;
- d) De vervoerprijs;
- e) De eerste dag van geldigheid;
- f) De geldigheidsduur.

§ 4. Ingevolge een internationaal tarief in een omslag afgegeven vervoerbewijzen vormen één enkel vervoerbewijs in de zin van de Uniforme Regelen.

§ 5. Behoudens de in de internationale tarieven bepaalde uitzonderingen, is een vervoerbewijs overdraagbaar, indien het niet op naam is gesteld en de reis nog niet is aangevangen.

§ 6. De reiziger moet zich bij de inontvangstneming van het vervoerbewijs ervan overtuigen, dat dit met zijn aanwijzingen overeenstemt.

§ 7. De geldigheidsduur van de vervoerbewijzen en de onderbreking van de reis worden door de internationale tarieven geregeld.

Artikel 12

Recht op vervoer. Reiziger zonder geldig vervoerbewijs

§ 1. De reiziger moet vanaf het begin van de reis zijn voorzien van een geldig vervoerbewijs; hij moet dit gedurende de gehele reis bewaren en het desverlangd aan ieder met controle belast personeelslid van de spoorweg tonen en bij het einde van de reis afgeven. De internationale tarieven kunnen uitzonderingen bepalen.

§ 2. Onbevoegd gewijzigde vervoerbewijzen zijn ongeldig en worden door de met controle belaste personeelsleden van de spoorweg ingetrokken.

§ 3. De reiziger, die geen geldig vervoerbewijs kan tonen, moet boven de vervoerprijs een toeslag betalen, die volgens de voor de spoorweg, die de toeslag vordert, geldende voorschriften wordt berekend.

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

Article 13

Réduction de prix pour les enfants

§ 1^{er}. Jusqu'à l'âge de cinq ans révolus, les enfants pour lesquels il n'est pas réclamé une place distincte sont transportés gratuitement et sans billet.

§ 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. Ceux-ci ne peuvent excéder la moitié des prix perçus pour les billets d'adultes, sauf en ce qui concerne les suppléments perçus pour l'utilisation de certains trains ou de certaines voitures, sans préjudice de l'arrondissement des sommes effectué conformément aux prescriptions applicables par le chemin de fer émetteur 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. Toutefois, les tarifs internationaux peuvent prévoir des limites d'âge différentes de celles des §§ 1^{er} et 2, dans la mesure où ces limites ne sont inférieures ni à quatre ans révolus, en ce qui concerne la gratuité de transport visée au § 1^{er}, ni à dix ans révolus dans le cas d'application des prix réduits visés au § 2.

Article 14

Occupation des places

§ 1^{er}. L'occupation, l'attribution et la réservation des places dans les trains sont réglées par les prescriptions applicables par le chemin de fer.

§ 2. Dans les conditions fixées par les tarifs internationaux, le voyageur peut utiliser une place d'une classe supérieure ou un train d'une catégorie de prix supérieure à celles mentionnées sur le billet ou faire modifier l'itinéraire.

Article 15

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

§ 1^{er}. Le voyageur peut prendre gratuitement avec lui dans les voitures des objets faciles à porter (colis à main).

Chaque voyageur ne dispose pour ses colis à main que de l'espace au-dessus et en dessous de la place qu'il occupe, ou d'un autre espace correspondant 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 18, e, sauf exception prévue par les dispositions complémentaires ou les tarifs;
- b) les objets de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs ou à causer un dommage;
- c) les objets que les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ne permettent pas d'introduire dans les voitures;
- d) les animaux vivants, sauf exception prévue par les dispositions complémentaires ou les tarifs.

§ 4. De reiziger, die de onmiddellijke betaling van de vervoerprijs of de toeslag weigert, kan van het vervoer worden uitgesloten. De uitgesloten reiziger kan niet verlangen, dat zijn bagage op een ander dan het station van bestemming te zijner beschikking wordt gesteld.

Artikel 13

Prijsverlaging voor kinderen

§ 1. Kinderen tot en met vijf jaar, voor wie geen afzonderlijke plaats wordt verlangd, worden kosteloos en zonder vervoerbewijs vervoerd.

§ 2. Kinderen van zes tot en met tien jaar en jongere kinderen, voor wie een afzonderlijke plaats wordt verlangd, worden tegen verlaagde prijzen vervoerd. Behoudens voor de toeslagen voor het gebruik van bepaalde treinen of bepaalde rijtuigen, mogen deze niet meer bedragen dan de halve prijs van de vervoerbewijzen voor volwassenen, onverminderd de afronding der bedragen volgens de voor de spoorweg, die het vervoerbewijs afgeeft, geldende voorschriften.

Deze verlaging behoeft niet te worden verleend op de prijzen van vervoerbewijzen, die reeds een prijsverlaging ten opzichte van de normale prijs voor een enkele reis bevatten.

§ 3. De internationale tarieven kunnen evenwel leeftijdsgrenzen bepalen, die afwijken van de in § 1 en § 2 genoemde, voorzover deze grenzen voor het in § 1 bedoelde kosteloos vervoer niet lager dan vier jaar en voor de in § 2 bedoelde prijsverlagingen niet lager dan tien jaar zijn.

Artikel 14

Bezetting van plaatsen

§ 1. De bezetting, toewijzing en reservering van plaatsen in de treinen worden door de voor de spoorwegen geldende voorschriften geregeld.

§ 2. Onder de in de internationale tarieven bepaalde voorwaarden kan de reiziger een plaats in een hogere rijtuigklasse of een trein van een hogere prijscategorie dan op zijn vervoerbewijs vermeld gebruiken of de reisweg laten veranderen.

Artikel 15

Meenemen van handbagage en dieren in de rijtuigen

§ 1. De reiziger mag makkelijk draagbare voorwerpen (handbagage) kosteloos in de rijtuigen meenemen.

Iedere reiziger heeft voor zijn handbagage slechts de beschikking over de ruimte boven en onder zijn zitplaats of een overeenkomstige andere ruimte, indien het rijtuigen betreft van een speciaal type, met name die met een bagage-ruimte.

§ 2. In de rijtuigen mogen niet worden meegenomen :

- a) stoffen en voorwerpen, die ingevolge artikel 18, e, van het vervoer als bagage zijn uitgesloten, behoudens in de bijkomende bepalingen of tarieven bepaalde uitzonderingen;
- b) voorwerpen, die voor de reizigers hinderlijk kunnen zijn of schade kunnen veroorzaken;
- c) voorwerpen, die ingevolge voorschriften van de douane of andere overheidsinstanties niet in de rijtuigen mogen worden meegenomen;
- d) levende dieren, behoudens in de bijkomende bepalingen of tarieven bepaalde uitzonderingen.

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

§ 4. Le chemin de fer a le droit de s'assurer, en présence du voyageur, de la nature des objets introduits dans les voitures, en cas de présomption grave de contravention au § 2, a, b et d. S'il n'est pas possible d'identifier le voyageur qui a pris avec lui les objets soumis à vérification, le chemin de fer effectue celle-ci en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer.

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

§ 6. Le voyageur 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 le dommage a été causé par une faute du chemin de fer, par une faute d'un tiers ou par des circonstances que le voyageur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

Cette disposition n'affecte pas la responsabilité qui peut incomber au chemin de fer en vertu de l'article 26.

Article 16

Correspondance manquée. Suppression de trains

§ 1^{er}. 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 doit acheminer le voyageur avec ses colis à main et ses bagages, dans la mesure du possible et sans aucune surtaxe, par un train se dirigeant vers la même gare de destination, par la même ligne ou par une autre ligne relevant des chemins de fer participant à l'itinéraire de transport primitif, de façon à permettre au voyageur d'arriver à destination avec le moindre retard.

§ 2. Le chemin de fer doit, s'il y a lieu, certifier sur le billet que la correspondance a été manquée ou le train supprimé, prolonger la validité du billet dans la mesure nécessaire et le rendre valable pour le nouvel itinéraire, pour une classe supérieure ou pour un train d'une catégorie de prix supérieure. Toutefois, les tarifs ou les horaires peuvent exclure l'utilisation de certains trains.

CHAPITRE II

TRANSPORT DE BAGAGES

Article 17

Objets admis

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

§ 2. Les tarifs internationaux peuvent admettre sous certaines conditions, comme bagages, des animaux et des objets non visés au § 1^{er}, notamment des véhicules automobiles accompagnés remis au transport avec ou sans remorque.

§ 3. Les tarifs ou les horaires peuvent exclure ou limiter le transport de bagages dans certains trains ou certaines catégories de trains.

§ 3. De internationale tarieven kunnen bepalen, onder welke voorwaarden in strijd met § 1 en § 2, b, in de rijtuigen meegenomen voorwerpen niettemin als handbagage of bagage worden vervoerd.

§ 4. De spoorweg heeft bij een ernstig vermoeden van overtreding van § 2, a, b en d, het recht zich in tegenwoordigheid van de reiziger te overtuigen van de aard van de in de rijtuigen meegenomen voorwerpen. Indien het niet mogelijk is vast te stellen, welke reiziger de te onderzoeken voorwerpen heeft meegenomen, verricht de spoorweg het onderzoek in tegenwoordigheid van twee niet tot de spoorweg behorende getuigen.

§ 5. De reiziger moet de voorwerpen en dieren, die hij in het rijtuig meeneemt, zelf bewaken, behoudens indien dit niet mogelijk is, omdat hij zich in een in § 1 bedoeld rijtuig van een speciaal type bevindt.

§ 6. De reiziger is aansprakelijk voor elke schade, veroorzaakt door de door hem in het rijtuig meegenomen voorwerpen of dieren, tenzij hij bewijst, dat de schade het gevolg is van schuld van de spoorweg, schuld van een derde of omstandigheden, die hij niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhelen.

Deze bepaling laat de mogelijke aansprakelijkheid van de spoorweg ingevolge artikel 26 onverlet.

Artikel 16

Missen van aansluiting. Opheffing van treinen

§ 1. Indien door vertraging van een trein de aansluiting op een andere trein wordt gemist of indien een trein op het gehele of een deel van het traject wordt opgeheven en de reiziger zijn reis wil voortzetten, moet de spoorweg, voor zover mogelijk, de reiziger met zijn handbagage en bagage zonder enige bijbetaling vervoeren met een trein, die over dezelfde of een andere lijn van de bij de oorspronkelijke reisweg betrokken spoorwegen naar hetzelfde station van bestemming rijdt, teneinde de reiziger zijn bestemming met zo weinig mogelijke vertraging te doen bereiken.

§ 2. De spoorweg moet eventueel op het vervoerbewijs vermelden, dat de aansluiting is gemist of de trein is opgeheven, de geldigheid van het vervoerbewijs voor zover nodig verlengen en het vervoerbewijs geldig maken voor de nieuwe reisweg, voor een hogere rijtuigklasse of voor een trein van een hogere prijscategorie. De tarieven of de dienstregelingen kunnen evenwel het gebruik van bepaalde treinen uitsluiten.

HOOFDSTUK II

BAGAGEVERVOER

Artikel 17

Toegelaten voorwerpen

§ 1^{er}. Tot het vervoer als bagage zijn voor reisdoeleinden bestemde voorwerpen in koffers, manden, handkoffers, reistassen en andere dergelijke verpakkingen en deze verpakkingen zelf toegelaten.

§ 2. De internationale tarieven kunnen dieren en niet in § 1 bedoelde voorwerpen, met name begeleide motorvoertuigen, die met of zonder aanhanger ten vervoer worden aangeboden, onder bepaalde voorwaarden als bagage toelaten.

§ 3. De tarieven of de dienstregelingen kunnen het vervoer van bagage in bepaalde treinen of bepaalde categorieën van treinen uitsluiten of beperken.

Article 18

Objets exclus

Sont exclus du transport comme bagages :

- a) les objets dont le transport est interdit, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir par les bagages;
- 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 marchandises destinées au commerce;
- d) les objets encombrants ou d'une masse excessive;
- e) les matières et objets dangereux, notamment les armes chargées, les matières et objets explosibles ou inflammables, les matières combustibles, toxiques, radioactives ou corrosives ainsi que les matières répugnantes ou infectieuses; les tarifs internationaux peuvent admettre sous condition, comme bagages, certains de ces matières et objets.

Article 19

Enregistrement et transport des bagages

§ 1^{er}. L'enregistrement des bagages n'a lieu que sur la présentation de billets valables au moins jusqu'à la destination des bagages et pour l'itinéraire mentionné 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 indiquer exactement l'itinéraire à suivre ou la gare pour laquelle l'enregistrement doit avoir lieu. Le chemin de fer ne répond pas des conséquences de l'inobservation de cette disposition par le voyageur.

§ 2. Si les tarifs le prévoient, le voyageur peut, pendant la durée de validité du billet, faire enregistrer des bagages pour le parcours total ou pour des fractions quelconques de ce parcours.

§ 3. Les tarifs déterminent si et dans quelles conditions des bagages peuvent être admis au transport sans présentation de billets ou pour un itinéraire autre que celui mentionné sur le billet présenté. Lorsque les tarifs prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation de billets, les dispositions des Règles uniformes fixant les droits et obligations du voyageur relatifs à ses bagages s'appliquent par analogie à l'expéditeur de bagages.

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

§ 5. Pour le surplus, les formalités d'enregistrement des bagages sont déterminées par les prescriptions en vigueur à la gare chargée de l'enregistrement.

§ 6. Le voyageur peut indiquer, conformément aux prescriptions en vigueur à la gare chargée de l'enregistrement, le train par lequel ses bagages doivent être expédiés. Si le voyageur n'use pas de cette faculté, l'acheminement a lieu par le premier train approprié.

Si les bagages doivent être transbordés dans une gare de correspondance, le transport doit avoir lieu par le premier train assurant le transport régulier de bagages.

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

Artikel 18

Uitgesloten voorwerpen

Van het vervoer als bagage zijn uitgesloten :

- a) voorwerpen, waarvan het vervoer in één der betrokken Staten is verboden;
- b) voorwerpen, waarvan het vervoer in één der betrokken Staten aan de posten is voorbehouden;
- c) handelswaren;
- d) voorwerpen van een te grote omvang of massa;
- e) gevaarlijke stoffen en voorwerpen, met name geladen vuurwapens, ontplofbare of brandbare stoffen en voorwerpen en verbranding bevorderende, giftige, radioactieve, bijtende, walgingwekkende of besmetting opleverende stoffen; de internationale tarieven kunnen bepaalde van deze stoffen en voorwerpen voorwaardelijk als bagage toelaten.

Artikel 19

Inschrijving en vervoer van bagage

§ 1. Bagage wordt slechts op vertoon van een vervoerbewijs, dat ten minste tot de bestemming van de bagage geldig is, ingeschreven voor de op het vervoerbewijs vermelde reisweg.

Indien het vervoerbewijs voor meer reiswegen geldig is of de plaats van bestemming door meer stations bediend wordt, moet de reiziger de te volgen reisweg of het station waarvoor de bagage moet worden ingeschreven nauwkeurig aangeven. De spoorweg is niet aansprakelijk voor de gevolgen van de niet-nakoming van deze bepaling door de reiziger.

§ 2. Indien de tarieven zulks bepalen, kan de reiziger tijdens de geldigheidsduur van het vervoerbewijs bagage doen inschrijven voor het gehele of willekeurige delen van het traject.

§ 3. De tarieven bepalen, of en onder welke voorwaarden bagage ten vervoer kan worden toegelaten zonder vertoon van een vervoerbewijs of voor een andere dan op het vervoerbewijs vermelde reisweg. Indien de tarieven bepalen, dat bagage ten vervoer kan worden toegelaten zonder vertoon van een vervoerbewijs, zijn de bepalingen van de Uniforme Regelen betreffende de rechten en verplichtingen van de reiziger met betrekking tot zijn bagage van overeenkomstige toepassing op de afzender van de bagage.

§ 4. De prijs voor het vervoer van bagage moet bij de inschrijving worden betaald.

§ 5. Overigens gelden voor de wijze van inschrijving van bagage de voor het station van inschrijving geldende voorschriften.

§ 6. De reiziger kan volgens de voor het station van inschrijving geldende voorschriften aangeven, met welke trein zijn bagage moet worden verzonden. Indien de reiziger van deze mogelijkheid geen gebruik maakt, geschiedt het vervoer met de eerste in aanmerking komende trein.

Indien bagage op een overgangsstation moet worden overgeladen, moet deze met de eerste voor regelmatig bagagevervoer aangewezen trein verder vervoerd worden.

Het vervoer van bagage kan onder vorengenomde voorwaarden slechts geschieden, indien de bij vertrek of onderweg door de douane of andere overheidsinstanties vereiste formaliteiten zich daartegen niet verzetten.

Article 20

Bulletin de bagages

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

§ 2. Les bulletins de bagages délivrés pour un transport international doivent porter le sigle CIV. A titre transitoire, le signe ☿ est admis.

§ 3. Les tarifs internationaux ou les accords entre chemins de fer déterminent la forme et le contenu des bulletins de bagages, ainsi que la langue et les caractères dans lesquels ils doivent être imprimés et remplis.

§ 4. Sauf exception prévue par les tarifs internationaux, les bulletins doivent comporter :

- a) les gares de départ et de destination;
- b) l'itinéraire;
- c) le jour de la remise et le train par lequel les bagages doivent être expédiés;
- d) le nombre des voyageurs;
- e) le nombre et la masse des colis;
- f) le prix du transport et les autres frais.

§ 5. Le voyageur doit s'assurer, à la réception du bulletin de bagages, que celui-ci a été établi selon ses indications.

Article 21

Etat, conditionnement, emballage et marquage des bagages

§ 1^{er}. Les colis 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 peut apporter une mention appropriée sur le bulletin de bagages. L'acceptation par le voyageur du bulletin de bagages portant une telle mention est considérée comme preuve que le voyageur a reconnu l'exactitude de cette mention.

§ 2. Le voyageur doit indiquer sur chaque colis, en un endroit bien visible, dans des conditions de fixité suffisantes, d'une manière claire et de façon indélébile ne permettant aucune confusion :

- a) son nom et son adresse;
- b) la gare et le pays de destination.

Les indications périmées doivent être rendues illisibles ou enlevées par le voyageur.

Le chemin de fer peut refuser les colis ne portant pas les indications prescrites.

Article 22

Responsabilité du voyageur. Vérification. Surtaxe

§ 1^{er}. Le voyageur est responsable de toutes les conséquences de l'inobservation des articles 17, 18 et 21, § 2.

§ 2. Le chemin de fer a le droit, en cas de présomption grave de contravention, de vérifier si le contenu des bagages répond aux prescriptions lorsque les lois et règlements de l'Etat où la vérification doit avoir lieu ne l'interdisent pas. Le voyageur doit être invité à assister à

Artikel 20

Bagagebewijs

§ 1. Bij de inschrijving van de bagage wordt aan de reiziger een bagagebewijs afgegeven.

§ 2. Op de voor een internationaal vervoer afgegeven bagagebewijzen moet de afkorting CIV voorkomen. Bij wijze van overgang is het teken ☿ toegelaten.

§ 3. De internationale tarieven of de overeenkomsten tussen de spoorwegen bepalen de vorm en de inhoud van de bagagebewijzen, alsmede de taal en de lettertekens, waarmee zij moeten worden bedrukt en ingevuld.

§ 4. Behoudens de in de internationale tarieven bepaalde uitzonderingen, moeten de bagagebewijzen bevatten :

- a) de stations van vertrek en bestemming;
- b) de vervoersroute;
- c) de dag van overhandiging en de trein, waarmee de bagage moet worden verzonden;
- d) het aantal reizigers;
- e) het aantal en de massa van de colli;
- f) de vervoerprijs en de overige kosten.

§ 5. De reiziger moet zich bij de inontvangstneming van het bagagebewijs ervan overtuigen, dat dit met zijn aanwijzingen overeenstemt.

Artikel 21

Toestand, aard, verpakking en merking van de bagage

§ 1. De spoorweg kan colli, waarvan de toestand of aard ondeugdelijk of de verpakking onvoldoende is of die duidelijke tekenen van beschadiging vertonen, weigeren. Indien hij ze niettemin aanneemt, kan hij een desbetreffende vermelding op het bagagebewijs aanbrengen. De inontvangstneming door de reiziger van een bagagebewijs met een dergelijke vermelding geldt als bewijs, dat de reiziger de juistheid van deze vermelding heeft erkend.

§ 2. De reiziger moet op een goed-zichtbare plaats op elk collo een houdbare, duidelijke en onuitwisbare aanduiding, die elke verwarring uitsluit, plaatsen van :

- a) zijn naam en zijn adres;
- b) het station en het land van bestemming.

Vervallen aanduidingen moeten door de reiziger onleesbaar worden gemaakt of worden verwijderd.

De spoorweg kan colli, die de voorgeschreven aanduidingen niet bevatten, weigeren.

Artikel 22

Aansprakelijkheid van de reiziger. Onderzoek. Boete

§ 1. De reiziger is aansprakelijk voor alle gevolgen van de niet-nakoming van de artikelen 17, 18 en 21, § 2.

§ 2. De spoorweg heeft bij een ernstig vermoeden van overtreding het recht te onderzoeken, of de inhoud van de bagage aan de voorschriften voldoet, indien de wetten of reglementen van de Staat waar het onderzoek moet geschieden, zulks niet verbieden. De reiziger moet

la vérification. S'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint, la vérification doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer.

§ 3. Si une infraction est constatée, le voyageur doit payer les frais occasionnés par la vérification. En cas d'infraction aux articles 17 et 18, le chemin de fer peut percevoir une surtaxe fixée par les tarifs internationaux, sans préjudice du paiement de la différence du prix de transport et d'une indemnité pour le dommage éventuel.

Article 23

Livraison

§ 1^{er}. La livraison des bagages a lieu contre remise du bulletin de bagages et, le cas échéant, contre paiement des frais qui grèvent l'envoi. Le chemin de fer a le droit, sans y être tenu, de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

§ 2. Sont assimilés à la livraison au détenteur du bulletin, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur à la gare chargée de la livraison :

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

b) le fait de confier des animaux vivants à un tiers.

§ 3. Le détenteur du bulletin peut demander au service de livraison de la gare de destination la livraison 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 exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives.

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

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

§ 6. Le détenteur du bulletin auquel les bagages ne sont pas livrés conformément au § 3 peut exiger la constatation, sur le bulletin, du jour et de l'heure auxquels il a demandé la livraison.

§ 7. S'il en est requis par l'ayant droit, le chemin de fer doit procéder en sa présence à la vérification des bagages, en vue de constater un dommage allégué. L'ayant droit peut refuser la réception des bagages, si le chemin de fer ne donne pas suite à sa demande.

§ 8. Pour le surplus, la livraison des bagages est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur à la gare chargée de la livraison.

CHAPITRE III

DISPOSITIONS COMMUNES AU TRANSPORT DE VOYAGEURS ET DE BAGAGES

Article 24

Accomplissement des formalités administratives

Le voyageur doit se conformer aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives, tant en ce qui concerne sa personne

worden uitgenodigd bij het onderzoek tegenwoordig te zijn. Indien hij niet verschijnt of indien hij niet kan worden bereikt, moet het onderzoek in tegenwoordigheid van twee niet tot de spoorweg behorende getuigen geschieden.

§ 3. Indien een overtreding wordt vastgesteld, moet de reiziger de door het onderzoek veroorzaakte kosten betalen. In geval van overtreding van de artikelen 17 en 18 kan de spoorweg een in de internationale tarieven bepaalde boete vorderen, onverminderd de betaling van een vervoerprijs-verschil en een eventuele schadevergoeding.

Artikel 23

Aflevering

§ 1. Aflevering van bagage geschiedt tegen afgifte van het bagagebewijs en eventueel tegen betaling van de op de zending drukkende kosten. De spoorweg heeft het recht, doch niet de verplichting, te onderzoeken of de houder van het bagagebewijs bevoegd is tot inontvangstneming.

§ 2. Met aflevering aan de houder van het bagagebewijs worden, indien zulks volgens de voor het station van aflevering geldende voorschriften geschiedt, gelijk gesteld :

a) de afgifte van de bagage aan de douane- of belasting instanties in hun niet door de spoorweg beheerde expeditie- en opslagruimten;

b) het toevertrouwen van levende dieren aan een derde.

§ 3. De houder van het bagagebewijs kan aan het bagageloket van het station van bestemming de aflevering van de bagage verlangen, zodra na aankomst van de trein, waarmee de bagage moest worden vervoerd, de voor de terbeschikkingstelling en eventueel de vervulling van de door de douane of andere overheidsinstanties vereiste formaliteiten benodigde tijd is verstreken.

§ 4. Bij gebreke van afgifte van het bagagebewijs is de spoorweg slechts verplicht de bagage af te leveren aan degene die zijn recht bewijst; bij onvoldoende bewijslevering kan de spoorweg een zekerheid verlangen.

§ 5. De bagage wordt afgeleverd op het station, waarvoor hij is ingeschreven. Evenwel kan op tijdig verzoek van de houder van het bagagebewijs, indien de omstandigheden en de voorschriften van de douane of andere overheidsinstanties zich daartegen niet verzetten, de bagage worden teruggegeven op het station van vertrek of afgeleverd op een onderweg-station, tegen afgifte van het bagagebewijs en, indien de tarieven zulks bepalen, op vertoon van het vervoerbewijs.

§ 6. De houder van het bagagebewijs, aan wie de bagage niet volgens § 3 is afgeleverd, kan verlangen, dat de dag en het uur, waarop hij om de aflevering heeft gevraagd, op het bagagebewijs worden vermeld.

§ 7. Indien de rechthebbende hierom vraagt, moet de spoorweg in zijn tegenwoordigheid de bagage onderzoeken, ten einde een beweerde schade vast te stellen. De rechthebbende kan de inontvangstneming van de bagage weigeren, indien de spoorweg aan zijn verzoek geen gevolg geeft.

§ 8. Overigens gelden voor de wijze van aflevering van bagage de voor het station van aflevering geldende voorschriften.

HOOFDSTUK III

GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN VOOR HET VERVOER VAN REIZIGERS EN BAGAGE

Artikel 24

Nakoming van overheidsvoorschriften

De reiziger moet de voorschriften van de douane of andere overheidsinstanties met betrekking tot zijn persoon, de door hem meegenomen

et les animaux qu'il prend avec lui que la visite de ses colis à main et bagages. Il doit assister à cette visite, sauf exception prévue par les lois et règlements de chaque Etat. Le chemin de fer n'est pas responsable, à l'égard du voyageur, du dommage résultant du fait que le voyageur ne tient pas compte de ces obligations.

Article 25

Remboursement, restitution et paiement supplémentaire

§ 1^{er}. Le prix de transport est remboursé en totalité ou en partie, lorsque :

- a) le billet n'a pas été utilisé ou l'a été partiellement;
- b) par suite du manque de place, le billet a été utilisé dans une classe ou un train d'une catégorie de prix inférieure à celles mentionnées sur le billet;
- c) les bagages ont été retirés à la gare de départ ou livrés à une gare intermédiaire.

§ 2. Les tarifs internationaux fixent les pièces et attestations à produire à l'appui de la demande de remboursement, les montants à rembourser, ainsi que les taxes à en déduire.

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

§ 3. Toute demande de remboursement fondée sur les paragraphes précédents et l'article 10, § 1, b, est irrecevable si elle n'a pas été présentée au chemin de fer dans les six mois. Le délai commence à courir, pour les billets, du jour suivant l'expiration de leur validité et, pour les bulletins de bagages, du jour de leur émission.

§ 4. En cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans le calcul ou la perception du prix de transport et d'autres frais, le trop-perçu n'est restitué par le chemin de fer ou le moins-perçu versé à celui-ci que si la différence excède une unité de compte par billet ou par bulletin de bagages.

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

§ 6. Dans tous les cas non prévus par cet article et à défaut d'accords entre les chemins de fer, les prescriptions en vigueur dans l'Etat de départ sont applicables.

TITRE III

RESPONSABILITE

CHAPITRE I

RESPONSABILITE DU CHEMIN DE FER EN CAS DE MORT ET DE BLESSURES DE VOYAGEURS

Article 26

Fondement de la responsabilité

§ 1^{er}. Le chemin de fer est responsable du dommage résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou mentale d'un voyageur causées par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules, qu'il y entre ou qu'il en sort.

dieren en het onderzoek van zijn handbagage en bagage in acht nemen. Hij moet bij dit onderzoek tegenwoordig zijn, behoudens de in de wetten en reglementen van elke Staat bepaalde uitzonderingen. De spoorweg is jegens de reiziger niet aansprakelijk voor de schade als gevolg van de niet-nakoming van deze verplichtingen door de reiziger.

Artikel 25

Terugbetaling en bijbetaling

§ 1. De vervoerprijs wordt geheel of gedeeltelijk terugbetaald, indien :

- a) het vervoerbewijs niet of slechts gedeeltelijk is gebruikt;
- b) het vervoerbewijs wegens plaatsgebrek is gebruikt in een lagere rijtuigklasse of een trein van een lagere prijscategorie dan op het vervoerbewijs vermeld;
- c) de bagage op het station van vertrek is teruggenomen of op een onderwegstation is afgeleverd.

§ 2. De internationale tarieven bepalen, welke bewijsstukken bij het verzoek tot terugbetaling moeten worden overgelegd, de terug te betalen bedragen en de daarvan af te trekken kosten.

Deze tarieven kunnen de terugbetaling van de vervoerprijs in bepaalde gevallen uitsluiten of daaraan voorwaarden verbinden.

§ 3. Elk op de voorgaande paragrafen of op artikel 10, § 1, b, gegrond verzoek tot terugbetaling vervalt, indien het niet binnen zes maanden bij de spoorweg is ingediend. De termijn begint voor vervoerbewijzen op de dag volgend op de afloop van hun geldigheid en voor bagagebewijzen op de dag van hun afgifte.

§ 4. In geval van onjuiste toepassing van een tarief of van vergissing bij de berekening of de inning van de vervoerprijs en van andere kosten moet het te veel of te weinig geïnde bedrag slechts door de spoorweg terugbetaald of aan de spoorweg bijbetaald worden, indien het verschil meer dan één rekeneenheid per vervoerbewijs of bagagebewijs bedraagt.

§ 5. Voor de berekening van het te veel of te weinig geïnde bedrag moet de officiële omrekeningskoers van de dag, waarop de vervoerprijs werd geïnd, worden toegepast. Indien de betaling in een andere munteenheid dan die van de inning geschiedt, is de koers van de dag van deze betaling van toepassing.

§ 6. In alle in dit artikel niet geregelde gevallen en bij gebreke van een overeenkomst tussen de spoorwegen zijn de in de Staat van vertrek geldende voorschriften van toepassing.

TITEL III

AANSPRAKELIJKHEID

HOOFDSTUK I

AANSPRAKELIJKHEID VAN DE SPOORWEG IN GEVAL VAN DOOD EN VERWONDING VAN REIZIGERS

Artikel 26

Grond van de aansprakelijkheid

§ 1. De spoorweg is aansprakelijk voor de schade, die is ontstaan door dood, verwonding of ander lichamelijk of geestelijk letsel van een reiziger als gevolg van een aan de reiziger tijdens zijn verblijf in de rijtuigen of bij het in- of uitstappen overkomen ongeval in verband met de uitoefening van het spoorwegbedrijf.

Le chemin de fer est, en outre, responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets que le voyageur victime d'un tel accident avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main, y compris les animaux.

§ 2. Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité :

a) si l'accident a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que le chemin de fer, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier;

b) en tout ou en partie, dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur ou à un comportement de celui-ci qui n'est pas conforme à la conduite normale des voyageurs;

c) si l'accident est dû au comportement d'un tiers que le chemin de fer, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; si la responsabilité du chemin de fer n'est pas exclue de ce fait, il répond pour le tout dans les limites des Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 3. Les Règles uniformes n'affectent pas la responsabilité qui peut incomber au chemin de fer pour les cas non prévus au § 1^{er}.

§ 4. Le chemin de fer responsable au sens de ce chapitre est celui qui, d'après la liste des lignes prévue aux articles 3 et 10 de la Convention, exploite la ligne sur laquelle l'accident s'est produit. Si, d'après cette liste, il y a coexploitation par deux chemins de fer, chacun d'eux est responsable.

Article 27

Dommages-intérêts en cas de mort

§ 1^{er}. En cas de mort du voyageur, les dommages-intérêts comprennent :

a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps, d'inhumation et d'incinération;

b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts prévus à l'article 28.

§ 2. Si, par la mort du voyageur, des personnes envers lesquelles il avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes dont le voyageur assumait l'entretien sans y être tenu par la loi reste soumise au droit national.

Article 28

Dommages-intérêts en cas de blessures

En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou mentale du voyageur, les dommages-intérêts comprennent :

a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;

b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

Article 29

Réparation d'autres préjudices

Le droit national détermine si et dans quelle mesure le chemin de fer doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices autres que ceux prévus aux articles 27 et 28, notamment les préjudices moral et physique (*pretium doloris*) et esthétique.

De spoorweg is bovendien aansprakelijk voor de schade, die is ontstaan door geheel of gedeeltelijk verlies of door beschadiging van voorwerpen, die het slachtoffer van een dergelijk ongeval op zich droeg of bij zich had als handbagage, dieren daaronder begrepen.

§ 2. De spoorweg is van deze aansprakelijkheid ontheven :

a) indien het ongeval een gevolg is van omstandigheden buiten de bedrijfsuitoefening, die de spoorweg ondanks de naar de aard van het geval vereiste zorgvuldigheid niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhelpen;

b) geheel of gedeeltelijk, naarmate het ongeval een gevolg is van schuld van de reiziger of een gedrag van deze, dat niet met het normale gedrag van reizigers overeenstemt;

c) indien het ongeval een gevolg is van het gedrag van een derde, dat de spoorweg, ondanks de naar de aard van het geval vereiste zorgvuldigheid, niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhelpen; indien de aansprakelijkheid van de spoorweg daardoor niet is uitgesloten, is hij geheel aansprakelijk binnen de grenzen van de Uniforme Regelen en onverminderd eventueel verhaal op de derde.

§ 3. De Uniforme Regelen laten de aansprakelijkheid van de spoorweg in de niet in § 1 bedoelde gevallen onverlet.

§ 4. De in de zin van dit hoofdstuk aansprakelijke spoorweg is degene, die volgens de in de artikelen 3 en 10 van het Verdrag bedoelde lijst van de lijnen de lijn exploiteert, waarop het ongeval is voorgevallen. Indien er volgens deze lijst co-exploitatie door twee spoorwegen is, is elk van hen aansprakelijk.

Artikel 27

Schadevergoeding bij dood

§ 1. Bij dood van de reiziger omvat de schadevergoeding :

a) de ten gevolge van het overlijden noodzakelijke kosten, met name die van het vervoer van het stoffelijk overschot, de begrafenis en de crematie;

b) indien de dood niet onmiddellijk is ingetreden, de in artikel 28 bedoelde schade.

§ 2. Indien door de dood van de reiziger andere personen, jegens welke hij een wettelijke onderhoudsplicht had of in de toekomst gehad zou hebben, hun ondersteuning verliezen, moeten ook deze voor dit verlies schadeloos gesteld worden. De vordering tot schadevergoeding van personen, waarvan de reiziger zonder wettelijke verplichting het onderhoud verzorgde, blijft onderworpen aan het nationale recht.

Artikel 28

Schadevergoeding bij verwonding

Bij verwonding of ander lichamelijk of geestelijk leedsel van de reiziger omvat de schadevergoeding :

a) de noodzakelijke kosten, met name die van de behandeling en het vervoer;

b) de door gehele of gedeeltelijke arbeidsongeschiktheid of vermeerdering van behoeften ontstane schade.

Artikel 29

Vergoeding van andere schade

Het nationale recht bepaalt, of en in welke mate de spoorweg andere dan de in de artikelen 27 en 28 bedoelde schade, met name morele en fysische schade (*pretium doloris*) en esthetische schade, moet vergoeden.

Article 30

Forme et limitation des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures

§ 1^{er}. Les dommages-intérêts prévus aux articles 27, § 2, et 28, b, doivent être alloués sous forme de capital. Toutefois, si le droit national permet l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque le voyageur lésé ou les ayants droit visés à l'article 27, § 2, le demandent.

§ 2. Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1^{er} est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application des Règles uniformes, il est fixé une limite maximale de 70 000 unités de compte en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque voyageur, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

Article 31

Limitation des dommages-intérêts en cas de perte ou d'avarie d'objets

Lorsque le chemin de fer est responsable en vertu de l'article 26, § 1^{er}, 2^e alinéa, il doit réparer le dommage jusqu'à concurrence de 700 unités de compte pour chaque voyageur.

Article 32

Interdiction de limiter la responsabilité

Les dispositions tarifaires et celles des accords particuliers conclus entre le chemin de fer et le voyageur, qui tendent à exonérer d'avance, totalement ou partiellement, le chemin de fer de sa responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs, ou qui ont pour effet de renverser le fardeau de la preuve incombant au chemin de fer, ou qui établissent des limites inférieures à celles fixées aux articles 30, § 2, et 31, sont nulles de plein droit. Toutefois, cette nullité n'entraîne pas celle du contrat de transport.

Article 33

Transports mixtes

§ 1^{er}. Sous réserve du § 2, les dispositions relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs ne sont pas applicables aux dommages survenus pendant le transport sur des lignes non ferroviaires inscrites sur la liste des lignes prévue aux articles 3 et 10 de la Convention.

§ 2. Toutefois, lorsque les véhicules ferroviaires sont transportés par ferry-boat, les dispositions relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs sont applicables aux dommages visés à l'article 26, § 1^{er}, causés par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans lesdits véhicules, qu'il y entre ou qu'il en sort.

Pour l'application de l'alinéa ci-dessus, on entend par « Etat sur le territoire duquel l'accident survenu au voyageur s'est produit », l'Etat dont le ferry-boat bat le pavillon.

§ 3. Lorsque, par suite de circonstances exceptionnelles, le chemin de fer se trouve dans l'obligation d'interrompre provisoirement son exploitation et transporte ou fait transporter les voyageurs par un autre moyen de transport, il est responsable d'après le droit afférent à ce moyen de transport. Néanmoins, l'article 18 de la Convention et les articles 8, 48 à 53 et 55 des Règles uniformes demeurent applicables.

Artikel 30

Wijze en beperking van de schadevergoeding bij dood of verwonding

1. De in de artikelen 27, § 2, en 28, b, bedoelde schadevergoeding moet als kapitaal worden toegekend. Indien evenwel het nationale recht de toekenning van een rente toelaat, wordt de vergoeding op deze wijze toegekend, indien de gewone reiziger of de in artikel 27, § 2, bedoelde rechthebbenden zulks verlangen.

§ 2. Het bedrag van de overeenkomstig § 1 toe te kennen schadevergoeding wordt bepaald volgens het nationale recht. Voor de toepassing van de Uniforme Regelen geldt per reiziger evenwel een maximum-bedrag van 70 000 rekeneenheden in kapitaal of in een met dit kapitaal overeenstemmende jaarlijkse rente, indien in het nationale recht een lager maximum-bedrag is bepaald.

Artikel 31

Beperking van de schadevergoeding bij verlies of beschadiging van voorwerpen

Indien de spoorweg ingevolge artikel 26, § 1, tweede alinea, aansprakelijk is, moet hij per reiziger de schade tot ten hoogste een bedrag van 700 rekeneenheden vergoeden.

Artikel 32

Verbod tot beperking van aansprakelijkheid

Bepalingen in tarieven en in tussen de spoorweg en de reiziger gesloten bijzondere contracten, die de aansprakelijkheid van de spoorweg in geval van dood of verwonding van reizigers bij voorbaat geheel of gedeeltelijk uitsluiten, de op de spoorweg rustende bewijslast omkeren of lagere dan de in de artikelen 30, § 2, en 31, bepaalde bedragen vaststellen, zijn van rechtswege nietig. Deze nietigheid heeft evenwel geen nietigheid van de vervoerovereenkomst ten gevolge.

Artikel 33

Gecombineerd vervoer

§ 1. Behoudens § 2, zijn de bepalingen betreffende de aansprakelijkheid van de spoorweg in geval van dood en verwonding van reizigers niet van toepassing op schaden, die zijn ontstaan tijdens het vervoer op niet-spoorweglijnen, ingeschreven op de in de artikelen 3 en 10 van het Verdrag bedoelde lijst.

§ 2. Indien evenwel spoortuigen per veerboot worden vervoerd, zijn de bepalingen betreffende de aansprakelijkheid van de spoorweg in geval van dood en verwonding van reizigers van toepassing op de in artikel 26, § 1, bedoelde schaden als gevolg van een aan de reiziger tijdens zijn verblijf in die rijtuigen of bij het in- of uitstappen overkomen ongeval in verband met de uitoefening van het spoorwegbedrijf.

Voor de toepassing van de voorgaande alinea wordt onder « Staat, op wiens grondgebied het ongeval aan de reiziger is overkomen » verstaan, de Staat onder wiens vlag de veerboot vaart.

§ 3. Indien de spoorweg zich ten gevolge van buitengewone omstandigheden gedwongen ziet zijn exploitatie tijdelijk te onderbreken en de reizigers met een ander middel van vervoer vervoert of doet vervoeren, is hij volgens het voor dat vervoermiddel geldende recht aansprakelijk. Niettemin blijven artikel 18 van het Verdrag en de artikelen 8, 48 tot en met 53 en 55 van de Uniforme Regelen van toepassing.

CHAPITRE II

RESPONSABILITE DU CHEMIN DE FER POUR LES BAGAGES

Article 34

Responsabilité collective des chemins de fer

§ 1^{er}. Le chemin de fer qui a accepté des bagages au transport en délivrant un bulletin de bagages 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 51, § 3, concernant le chemin de fer de destination.

Article 35

Etendue de la responsabilité

§ 1^{er}. Le chemin de fer est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie des bagages survenues à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison ainsi que du retard à la livraison.

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

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

- a) absence ou défectuosité de l'emballage;
- b) nature spéciale des bagages;
- c) expédition comme bagages d'objets exclus du transport.

Article 36

Charge de la preuve

§ 1^{er}. La preuve que la perte, l'avarie ou le retard à la livraison a eu pour cause un des faits prévus à l'article 35, § 2, incombe au chemin de fer.

§ 2. Lorsque le chemin de fer établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 35, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Article 37

Présomption de perte des bagages

§ 1^{er}. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un colis comme perdu quand il n'a pas été livré ou tenu à sa disposition dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 23, § 3.

HOOFDSTUK II

AANSPRAKELIJKHEID VAN DE SPOORWEG VOOR BAGAGE

Artikel 34

Collectieve aansprakelijkheid van de spoorwegen

§ 1. De spoorweg, die bagage ten vervoer heeft aangenomen tegen afgifte van een bagagebewijs, is aansprakelijk voor de uitvoering van het vervoer op het gehele traject tot aan de aflevering.

§ 2. Elke opvolgende spoorweg treedt door het enkele feit, dat hij de bagage overneemt, tot de vervoerovereenkomst toe en aanvaardt de daaruit voortvloeiende verplichtingen, onverminderd de bepalingen van artikel 51, § 3, betreffende de spoorweg van bestemming.

Artikel 35

Omvang van de aansprakelijkheid

§ 1. De spoorweg is aansprakelijk voor de schade, die door geheel of gedeeltelijk verlies of door beschadiging van bagage vanaf de aanneming ten vervoer tot aan de aflevering of door vertraging in de aflevering is ontstaan.

§ 2. De spoorweg is van deze aansprakelijkheid ontheven, indien het verlies, de beschadiging of de vertraging in de aflevering een gevolg is van schuld van de reiziger, een niet aan de spoorweg te wijten opdracht van de reiziger, eigen gebrek van de bagage om omstandigheden die de spoorweg niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhelpen.

§ 3. De spoorweg is van deze aansprakelijkheid ontheven, indien het verlies of de beschadiging een gevolg is van de bijzondere risico's, verbonden aan één of meer der volgende feiten :

- a) afwezigheid of gebrekkige toestand van de verpakking;
- b) bijzondere aard van de bagage;
- c) verzending als bagage van van het vervoer uitgesloten voorwerpen.

Artikel 36

Bewijstlast

§ 1. Het bewijs, dat het verlies, de beschadiging of de vertraging in de aflevering door één der in artikel 35, § 2, genoemde feiten is veroorzaakt, rust op de spoorweg.

§ 2. Indien de spoorweg bewijst, dat het verlies of de beschadiging, gelet op de feitelijke omstandigheden, kan zijn ontstaan uit één of meer van de in artikel 35, § 3, genoemde bijzondere risico's, wordt vermoed, dat de schade daardoor is veroorzaakt. De rechthebbende heeft evenwel het recht te bewijzen, dat de schade geheel of gedeeltelijk niet door één dezer gevaren is veroorzaakt.

Artikel 37

Vermoeden van verlies van bagage

§ 1. De rechthebbende kan zonder nadere bewijsvoering een collo als verloren beschouwen, indien het niet binnen veertien dagen na het overeenkomstig artikel 23, § 3, gedane verzoek tot aflevering aan hem is afgeleverd of te zijner beschikking is gesteld.

§ 2. Si un colis réputé perdu est retrouvé au cours de l'année qui suit la demande de livraison, le chemin de fer doit aviser l'ayant droit, lorsque son adresse est connue ou peut être découverte.

§ 3. Dans les trente jours qui suivent la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que le colis lui soit livré à l'une des gares du parcours. Dans ce cas, il doit payer les frais afférents au transport du colis depuis la gare de départ jusqu'à celle où a lieu la livraison et restituer l'indemnité reçue, déduction faite des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour retard à la livraison prévus à l'article 40.

§ 4. Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai prévu au § 3 ou si le colis est retrouvé 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 38

Indemnité en cas de perte

§ 1^{er}. En cas de perte totale ou partielle des bagages, le chemin de fer doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts :

a) si le montant du dommage est prouvé, une indemnité égale à ce montant sans qu'elle puisse toutefois excéder 34 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou 500 unités de compte par colis;

b) si le montant du dommage n'est pas prouvé, une indemnité forfaitaire de 10 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou de 150 unités de compte par colis.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme manquant ou par colis, est déterminé par les tarifs internationaux.

§ 2. Le chemin de fer doit rembourser, en outre, le prix de transport, les droits de douane et les autres sommes déboursées à l'occasion du transport du colis perdu.

Article 39

Indemnité en cas d'avarie

§ 1^{er}. En cas d'avarie des bagages, le chemin de fer doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts une indemnité équivalente à la dépréciation des bagages.

§ 2. L'indemnité ne peut excéder :

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 40

Indemnité en cas de retard à la livraison

§ 1^{er}. En cas de retard à la livraison des bagages, le chemin de fer doit payer, par période indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, mais avec un maximum de quatorze jours :

a) si l'ayant droit prouve qu'un dommage, y compris une avarie, en est résulté, une indemnité égale au montant du dommage jusqu'à un maximum de 0,40 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 7 unités de compte par colis, livrés en retard;

§ 2. Indien een als verloren beschouwd collo binnen een jaar na het verzoek tot aflevering wordt teruggevonden, moet de spoorweg daarvan kennisgeven aan de rechthebbende, indien zijn adres bekend is of kan worden opgespoord.

§ 3. Binnen dertig dagen na ontvangst van deze kennisgeving kan de rechthebbende verlangen, dat het collo hem op één der stations van het traject wordt afgeleverd. In dit geval moet hij de kosten voor het vervoer van het collo van het station van verzending tot het station van aflevering betalen en de ontvangen schadevergoeding, onder aftrek van de daarin eventueel begrepen kosten, terugbetalen. Hij behoudt niettemin zijn in artikel 40 bedoelde recht op schadevergoeding voor vertraging in de aflevering.

§ 4. Indien het teruggevonden collo niet binnen de in § 3 bedoelde termijn is opgeëist of indien het collo meer dan een jaar na het verzoek tot aflevering wordt teruggevonden, beschikt de spoorweg daarover volgens de wetten en reglementen van de Staat, waartoe hij behoort.

Artikel 38

Schadevergoeding bij verlies

§ 1. Bij geheel of gedeeltelijk verlies van bagage moet de spoorweg, met uitsluiting van elke andere schadevergoeding, betalen :

a) indien het bedrag van de schade is bewezen, een aan dit bedrag gelijke schadevergoeding, die echter niet meer kan bedragen dan 34 rekeneenheden per ontbrekend kilogram-bruto-massa of 500 rekeneenheden per collo;

b) indien het bedrag van de schade niet is bewezen, een schadevergoeding van 10 rekeneenheden per ontbrekend kilogram-bruto-massa of 150 rekeneenheden per collo.

De wijze van vergoeding, per ontbrekend kilogram of per collo, wordt door de internationale tarieven bepaald.

§ 2. De spoorweg moet bovendien de vervoerprijs, de douanerechten en de overige ter zake van het vervoer van het verloren collo betaalde bedragen terugbetalen.

Artikel 39

Schadevergoeding bij beschadiging

§ 1. Bij beschadiging van bagage moet de spoorweg, met uitsluiting van elke andere schadevergoeding, een schadevergoeding betalen tot een bedrag gelijk aan de waardevermindering van de bagage.

§ 2. De schadevergoeding kan niet meer bedragen dan :

a) het bij geheel verlies te betalen bedrag, indien de gehele bagage door de beschadiging in waarde is verminderd;

b) het bij verlies van het in waarde verminderde gedeelte te betalen bedrag, indien slechts een gedeelte van de bagage door de beschadiging in waarde is verminderd.

Artikel 40

Schadevergoeding bij vertraging in de aflevering

§ 1. Bij vertraging in de aflevering van bagage moet de spoorweg voor elk tijdvak van 24 uur of gedeelte daarvan te rekenen vanaf het verzoek tot aflevering, doch met een maximum van veertien dagen, betalen :

a) indien de rechthebbende bewijst, dat daardoor een schade, met inbegrip van een beschadiging, is ontstaan, een aan het bedrag van de schade gelijke schadevergoeding tot het hoogste 0,40 rekeneenheid per kilogram bruto-massa of 7 rekeneenheden per collo van de vertraagd afgeleverde bagage;

b) si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, une indemnité forfaitaire de 0,07 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 1,40 unité de compte par colis, livrés en retard.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme ou par colis, est déterminé par les tarifs internationaux.

§ 2. En cas de perte totale des bagages, l'indemnité prévue au § 1^{er} ne peut se cumuler avec celle de l'article 38.

§ 3. En cas de perte partielle des bagages, l'indemnité prévue au § 1^{er} est payée pour la partie non perdue.

§ 4. En cas d'avarie des bagages ne résultant pas du retard à la livraison, l'indemnité prévue au § 1^{er} se cumule, s'il y a lieu, avec celle de l'article 39.

§ 5. En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1^{er} avec celles des articles 38 et 39 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

Article 41

Véhicules automobiles accompagnés

§ 1^{er}. En cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au chemin de fer ou de retard à la livraison d'un véhicule automobile accompagné, le chemin de fer doit payer, lorsque l'ayant droit prouve qu'un dommage en est résulté, une indemnité dont le montant ne peut excéder le prix de transport du véhicule.

§ 2. Si l'ayant droit renonce au contrat de transport, en cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au chemin de fer, le prix de transport du véhicule et des voyageurs est remboursé à l'ayant droit. En outre, celui-ci peut réclamer, lorsqu'il prouve qu'un dommage est résulté de ce retard, une indemnité dont le montant ne peut excéder le prix de transport du véhicule.

§ 3. En cas de perte totale ou partielle d'un véhicule, l'indemnité à payer à l'ayant droit pour le dommage prouvé est calculée d'après la valeur usuelle du véhicule et ne peut excéder 4 000 unités de compte. Une remorque avec ou sans chargement est considérée comme un véhicule.

§ 4. En ce qui concerne les objets laissés dans le véhicule, le chemin de fer n'est responsable que du dommage causé par sa faute. L'indemnité totale à payer ne peut excéder 700 unités de compte.

En ce qui concerne les objets laissés sur le véhicule, le chemin de fer n'est pas responsable.

§ 5. Les autres dispositions concernant la responsabilité pour les bagages sont également applicables au transport des véhicules automobiles accompagnés.

CHAPITRE III

DISPOSITIONS COMMUNES RELATIVES A LA RESPONSABILITE

Article 42

Indemnité en cas de dol ou de faute lourde

Lorsque le dommage résulte d'un dol ou d'une faute lourde imputable au chemin de fer, les dispositions des articles 30, 31 et 38 à 41 des Règles uniformes ou celles prévues par le droit national, qui limitent les indemnités à un montant déterminé, ne s'appliquent pas.

b) indien de rechthebbende niet bewijst, dat daardoor een schade is ontstaan, een forfaitaire schadevergoeding van 0,07 rekeneenheid per kilogram bruto-massa of 1,40 rekeneenheden per collo van de vertraagd afgeleverde bagage.

De wijze van vergoeding, per kilogram of per collo, wordt door de internationale tarieven bepaald.

§ 2. Bij geheel verlies van de bagage kan niet zowel de in § 1 bedoelde schadevergoeding als die van artikel 38 verschuldigd zijn.

§ 3. Bij gedeeltelijk verlies van de bagage wordt de in § 1 bedoelde schadevergoeding voor het niet-verloren gedeelte betaald.

§ 4. Bij niet als gevolg van vertraging in de aflevering ontstane beschadiging van de bagage kan zowel de in § 1 bedoelde schadevergoeding als die van artikel 39 verschuldigd zijn.

§ 5. In geen geval kan de som van de in § 1 bedoelde schadevergoeding en die van de artikelen 38 en 39 hoger zijn dan de schadevergoeding die verschuldigd is bij geheel verlies van de bagage.

Artikel 41

Begeleide motorvoertuigen

§ 1. Bij aan de spoorweg te wijten vertraging in de verlading of bij vertraging in de aflevering van een begeleid motorvoertuig moet de spoorweg, indien de rechthebbende bewijst, dat daardoor een schade is ontstaan, een schadevergoeding betalen die niet meer kan bedragen dan de vervoerprijs van het voertuig.

§ 2. Indien de rechthebbende, bij aan de spoorweg te wijten vertraging in de verlading, afziet van uitvoering van de vervoerovereenkomst, wordt de vervoerprijs van het voertuig en van de reizigers aan hem terugbetaald. Bovendien kan hij, indien hij bewijst, dat door de vertraging een schade is ontstaan, een schadevergoeding vorderen, die niet meer kan bedragen dan de vervoerprijs van het voertuig.

§ 3. Bij geheel of gedeeltelijk verlies van een voertuig wordt de aan de rechthebbende voor de bewezen schade te betalen schadevergoeding berekend volgens de gebruikelijke waarde van het voertuig, doch kan deze vergoeding niet meer dan 4 000 rekeneenheden bedragen. Een al dan niet beladen aanhanger wordt als een voertuig beschouwd.

§ 4. Met betrekking tot in het voertuig achtergelaten voorwerpen is de spoorweg slechts aansprakelijk voor door zijn schuld veroorzaakte schade. De in totaal te betalen schadevergoeding kan niet meer dan 700 rekeneenheden bedragen.

Met betrekking tot op het voertuig achtergelaten voorwerpen is de spoorweg niet aansprakelijk.

§ 5. Overigens gelden de bepalingen betreffende de aansprakelijkheid voor bagage eveneens voor het vervoer van begeleide motorvoertuigen.

HOOFDSTUK III

GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN BETREFFENDE DE AANSPRAKELIJKHEID

Artikel 42

Schadevergoeding bij opzet of grove schuld

Indien de schade een gevolg is van opzet of grove schuld van de spoorweg, zijn de bepalingen van de artikelen 30, 31 en 38 tot en met 41 van de Uniforme Regelen of die van het nationale recht, die de schadevergoeding tot een bepaald bedrag beperken, niet van toepassing.

En cas de faute lourde, l'indemnité pour perte, avarie ou retard à la livraison des bagages est toutefois limitée au double des maxima prévus aux articles 38 à 41.

Article 43

Intérêts de l'indemnité

§ 1^{er}. L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 49 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

§ 2. Toutefois, pour les indemnités dues en vertu des articles 27 et 28, les intérêts ne courent que du jour où les faits qui ont servi à la détermination de leur montant se sont produits, si ce jour est postérieur à celui de la réclamation ou de la demande en justice.

§ 3. En ce qui concerne les bagages, les intérêts ne sont dus que si l'indemnité excède 4 unités de compte par bulletin de bagages.

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

Article 44

Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le chemin de fer est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et règlements d'un Etat 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.

Article 45

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents

Le chemin de fer est responsable de ses agents et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport.

Toutefois, si à la demande d'un voyageur, ces agents et autres personnes rendent des services qui n'incombent pas au chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte du voyageur auquel ils rendent ces services.

Article 46

Autres actions

Dans tous les cas où les Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limitations desdites Règles.

Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et autres personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 45.

Bij grove schuld is de schadevergoeding voor verlies, beschadiging of vertraging in de aflevering evenwel beperkt tot het tweevoud van de in de artikelen 38 tot en met 41 bedoelde maxima.

Artikel 43

Rente over de schadevergoeding

§ 1. De rechthebbende kan rente ten bedrage van vijf procent 's jaars over de schadevergoeding verlangen, vanaf de dag van de in artikel 49 bedoelde vordering buiten rechte of, bij gebreke daarvan, vanaf de dag van de vordering in rechte.

§ 2. Voor de ingevolge de artikelen 27 en 28 verschuldigde schadevergoeding loopt de rente evenwel eerst vanaf de dag, waarop de voor de vaststelling van het vergoedingsbedrag bepalende feiten zijn gevallen, indien deze dag later ligt dan die van de vordering in of buiten rechte.

§ 3. Met betrekking tot bagage is de rente slechts verschuldigd, indien de schadevergoeding meer bedraagt dan 4 rekeneenheden per bagagebewijs.

§ 4. Met betrekking tot bagage loopt, indien de rechthebbende niet binnen een hem gestelde redelijke termijn de voor de definitieve regeling van de vordering nodige bewijsstukken aan de spoorweg overlegt, de rente niet tussen de afloop van deze termijn en de daadwerkelijke overlegging van de stukken.

Artikel 44

Aansprakelijkheid bij een kernongeval

De spoorweg is ontheven van de ingevolge de Uniforme Regelen op hem rustende aansprakelijkheid, indien de schade is veroorzaakt door een kernongeval en de exploitant van een kerninstallatie of een voor hem in de plaats tredende persoon voor die schade aansprakelijk is ingevolge de wetten en reglementen van een Staat, die de aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie regelen.

Artikel 45

Aansprakelijkheid van de spoorweg voor zijn personeel

De spoorweg is aansprakelijk voor zijn personeel en voor andere personen, van wier diensten hij gebruik maakt bij de uitvoering van het vervoer.

Indien evenwel dit personeel of deze andere personen, op verzoek van een reiziger diensten verrichten, waartoe de spoorweg niet verplicht is, worden zij geacht te handelen voor rekening van de reiziger, aan wie zij deze diensten verlenen.

Artikel 46

Andere vorderingen

In alle gevallen, waarvoor de Uniforme Regelen gelden, kan een vordering tot schadevergoeding, ongeacht de rechtsgrond, tegen de spoorweg slechts worden ingesteld onder de voorwaarden en beperkingen van deze regelen.

Hetzelfde geldt voor een tegen het personeel en de andere personen, voor wie de spoorweg ingevolge artikel 45 aansprakelijk is, ingestelde vordering.

Article 47

Dispositions spéciales

§ 1^{er}. Sous réserve de l'article 41, la responsabilité du chemin de fer pour le dommage causé par le retard ou la suppression d'un train ou par une correspondance manquée reste soumise aux lois et règlements de l'Etat où le fait s'est produit.

§ 2. Sous réserve de l'article 26, le chemin de fer n'est responsable que du dommage causé par sa faute, en ce qui concerne les objets et les animaux dont la surveillance incombe au voyageur conformément à l'article 15, § 5, et les objets que le voyageur a sur lui.

§ 3. Les autres articles du titre III et le titre IV ne sont pas applicables aux cas des §§ 1^{er} et 2.

TITRE IV

EXERCICE DES DROITS

Article 48

Constatation de perte partielle ou d'avarie des bagages

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

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

§ 2. Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état et la masse des bagages ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et règlements de l'Etat où la constatation a lieu.

§ 3. En cas de perte de colis, l'ayant droit doit, pour faciliter les recherches du chemin de fer, donner une description aussi exacte que possible des colis perdus.

Article 49

Réclamations

§ 1^{er}. Les réclamations relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs doivent être adressées par écrit à l'un des chemins de fer suivants :

a) le chemin de fer responsable, si selon l'article 26, § 4, deux chemins de fer sont responsables, à l'un d'eux;

b) le chemin de fer de départ;

c) le chemin de fer de destination;

d) le chemin de fer du domicile ou de la résidence habituelle du voyageur, pour autant que le siège social de ce chemin de fer est situé sur le territoire d'un Etat membre.

§ 2. Les autres réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 51, §§ 2 et 3.

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

Artikel 47

Bijzondere bepalingen

§ 1^{er}. Behoudens artikel 41, wordt de aansprakelijkheid van de spoorweg voor schade ten gevolge van vertraging of opheffing van een trein of missen van een aansluiting geregeld door de wetten en reglementen van de Staat, waar het feit is voorgevallen.

§ 2. Behoudens artikel 26, is de spoorweg met betrekking tot voorwerpen en dieren, die de reiziger ingevolge artikel 15, § 5, zelf moet bewaken, en voorwerpen, die de reiziger op zich draagt, slechts aansprakelijk voor door zijn schuld veroorzaakte schade.

§ 3. De overige artikelen van titel III en titel IV zijn op de gevallen van §§ 1 en 2 niet van toepassing.

TITEL IV

VORDERING IN EN BUITEN RECHTE

Artikel 48

Vaststelling van gedeeltelijk verlies of beschadiging van bagage

§ 1. Indien een gedeeltelijk verlies of een beschadiging van bagage door de spoorweg wordt ontdekt of vermoed of door de rechthebbende wordt beweerd, moet de spoorweg onverwijld en zo mogelijk in tegenwoordigheid van de rechthebbende een proces-verbaal opmaken, dat naar gelang van de aard van de schade de toestand en de massa van de bagage en zo mogelijk de omvang, de oorzaak en het tijdstip van ontstaan van de schade vermeldt.

Een afschrift van dit proces-verbaal moet kosteloos aan de rechthebbende worden verstrekt.

§ 2. Indien de rechthebbende niet met de vermeldingen in het proces-verbaal instemt, kan hij verlangen, dat de toestand en de massa van de bagage en de oorzaak en het bedrag van de schade worden vastgesteld door een door partijen of de rechter benoemde deskundige. De procedure is onderworpen aan de wetten en reglementen van de Staat, waar de vaststelling geschiedt.

§ 3. Bij verlies van colli moet de rechthebbende ten behoeve van het onderzoek door de spoorweg een zo nauwkeurig mogelijke omschrijving van de verloren colli geven.

Artikel 49

Vordering buiten rechte

§ 1. Vorderingen buiten rechte met betrekking tot de aansprakelijkheid van de spoorweg in geval van dood en verwonding van reizigers moeten schriftelijk bij één der volgende spoorwegen worden ingediend :

a) De aansprakelijke spoorweg; indien ingevolge artikel 26, § 4, twee spoorwegen aansprakelijk zijn, bij één van hen;

b) De spoorweg van vertrek;

c) De spoorweg van bestemming;

d) De spoorweg van de woonplaats of de gewone verblijfplaats van de reiziger, voor zover de Maatschappelijke Zetel van deze spoorweg zich op het grondgebied van een Lid-Staat bevindt.

§ 2. Andere vorderingen buiten rechte met betrekking tot de vervoerovereenkomst moeten schriftelijk bij de in artikel 51, §§ 2 en 3, bedoelde spoorweg worden ingediend.

Bij de regeling van de vordering kan de spoorweg de teruggave van de vervoerbewijzen of bagagebewijzen verlangen.

§ 3. Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le chemin de fer en vertu de l'article 50.

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

Article 50

Personnes qui peuvent actionner le chemin de fer

L'action judiciaire contre le chemin de fer appartient à celui qui produit le billet ou le bulletin de bagages, suivant le cas, ou qui, à défaut, justifie de son droit d'une autre manière.

Article 51

Chemins de fer qui peuvent être actionnés

§ 1^{er}. L'action judiciaire fondée sur la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs ne peut être exercée que contre le chemin de fer responsable, au sens de l'article 26. § 4. En cas de coexploitation par deux chemins de fer, le demandeur a le choix entre eux.

§ 2. L'action judiciaire en répétition d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le chemin de fer qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.

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

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

§ 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 visés aux §§ 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 52

Compétence

§ 1^{er}. Les actions judiciaires fondées sur la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs ne peuvent être intentées que devant la juridiction compétente de l'Etat sur le territoire duquel l'accident survenu au voyageur s'est produit, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

§ 2. Les autres actions judiciaires fondées sur les Règles uniformes ne peuvent être intentées que devant la juridiction compétente de l'Etat dont 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'un chemin de fer exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un chemin de fer distinct pour l'application de ce paragraphe.

§ 3. Tot het indienen van een vordering buiten rechte zijn gerechtigd de personen, die volgens artikel 50 gerechtigd zijn een vordering in rechte tegen de spoorweg in te stellen.

§ 4. Het vervoerbewijs, het bagagebewijs en de overige bescheiden, die de rechthebbende bij zijn vordering wil voegen, moeten worden overgelegd in origineel of in, op verzoek van de spoorweg, behoorlijk gewaarmerkt afschrift.

Artikel 50

Personen, die een vordering in rechte tegen de spoorweg kunnen instellen

Een vordering in rechte kan tegen de spoorweg worden ingesteld door degene, die het vervoerbewijs of het bagagebewijs overlegt, of, bij gebreke daarvan, zijn recht op andere wijze bewijst.

Artikel 51

Spoorwegen, tegen welke een vordering in rechte kan worden ingesteld

§ 1. Een op de aansprakelijkheid van de spoorweg in geval van dood en verwonding van reizigers gegronde vordering in rechte kan slechts worden ingesteld tegen de in de zin van artikel 26, § 4, aansprakelijke spoorweg. In geval van coëxploitatie tussen spoorwegen heeft de eiser de keuze tussen beide.

§ 2. Een vordering in rechte tot terugbetaling van een ingevolge de vervoerovereenkomst betaald bedrag kan worden ingesteld tegen de spoorweg, die dit bedrag heeft geïnd, of tegen de spoorweg, ten bate waarvan dit bedrag is geïnd.

§ 3. Andere vorderingen in rechte uit de vervoerovereenkomst kunnen worden ingesteld tegen de spoorweg van vertrek, de spoorweg van bestemming of de spoorweg waarop het feit, waaruit de vordering is ontstaan, is voorgevallen.

Tegen de spoorweg van bestemming kan de vordering zelfs worden ingesteld, indien deze de bagage niet heeft overgenomen.

§ 4. Indien de eiser de keuze tussen verschillende spoorwegen heeft, vervalt zijn keuzerecht, zodra de vordering tegen één van hen in rechte is ingesteld.

§ 5. Een vordering in rechte kan tegen een andere dan de in de §§ 2 en 3 bedoelde spoorwegen worden ingesteld bij wijze van tegenvordering of exceptie in een geding over een op dezelfde vervoerovereenkomst gegronde vordering.

Artikel 52

Bevoegdheid

§ 1. Op de aansprakelijkheid van de spoorweg in geval van dood en verwonding van reizigers gegronde vorderingen in rechte kunnen slechts worden ingesteld bij de bevoegde rechter van de Staat, op wiens grondgebied het ongeval aan de reiziger is overkomen, tenzij in overeenkomsten tussen de Staten of concessies anders is bepaald.

§ 2. Andere op de Uniforme Regelen gegronde vorderingen in rechte kunnen slechts worden ingesteld bij de bevoegde rechter van de Staat, waartoe de gedaagde spoorweg behoort, tenzij in overeenkomsten tussen de Staten of concessies anders is bepaald.

Indien een spoorweg in verschillende Staten zelfstandige netten exploiteert, wordt elk dezer netten als een afzonderlijke spoorweg beschouwd voor de toepassing van deze paragraaf.

Article 53

Extinction de l'action née de la responsabilité
en cas de mort et de blessures de voyageurs

§ 1^{er}. Toute action de l'ayant droit fondée sur la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs est éteinte s'il ne signale pas l'accident survenu au voyageur, dans les trois mois à compter de la connaissance du dommage, à l'un des chemins de fer auxquels une réclamation peut être présentée selon l'article 49, § 1^{er}.

Lorsque l'ayant droit signale verbalement l'accident au chemin de fer, celui-ci doit lui délivrer une attestation de cet avis verbal.

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

a) dans le délai prévu au § 1^{er}, l'ayant droit a présenté une réclamation auprès de l'un des chemins de fer désignés à l'article 49, § 1^{er};

b) dans le délai prévu au § 1^{er}, le chemin de fer responsable ou si, selon l'article 26, § 4, deux chemins de fer sont responsables, l'un d'eux, a eu connaissance, par une autre voie, de l'accident survenu au voyageur;

c) l'accident n'a pas été signalé ou a été signalé tardivement, à la suite de circonstances qui ne sont pas imputables à l'ayant droit;

d) l'ayant droit prouve que l'accident a eu pour cause une faute du chemin de fer.

Article 54

Extinction de l'action née du contrat de transport de bagages

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

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

a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si

1. la perte ou l'avarie a été constatée avant la réception des bagages par l'ayant droit conformément à l'article 48;

2. la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 48 n'a été omise que par la faute du chemin de fer;

b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après la réception des bagages par l'ayant droit, si celui-ci

1. demande la constatation conformément à l'article 48 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages, et

2. prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison;

c) en cas de retard à la livraison, si l'ayant droit a, dans les vingt et un jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des chemins de fer désignés à l'article 51, § 3;

d) si l'ayant droit prouve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer.

Article 55

Prescription de l'action

§ 1^{er}. Les actions en dommages-intérêts fondées sur la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures sont prescrites :

a) pour le voyageur, par trois ans à compter du lendemain de l'accident;

Artikel 53

Verval van de vordering wegens aansprakelijkheid
in geval van dood en verwonding van reizigers

§ 1. Elke op de aansprakelijkheid van de spoorweg in geval van dood en verwonding van reizigers gegronde vordering vervalt, indien de rechthebbende niet binnen drie maanden, nadat hij van de schade kennis heeft gekregen, van het aan de reiziger overkomen ongeval heeft kennis gegeven aan één der spoorwegen, bij wie een vordering buiten rechte volgens artikel 49, § 1, kan worden ingesteld.

Indien de rechthebbende mondeling van het ongeval kennis geeft aan de spoorweg, moet deze aan hem een bevestiging van deze mondelinge kennisgeving afgeven.

§ 2. De vordering vervalt evenwel niet, indien :

a) de rechthebbende binnen de in § 1 bedoelde termijn een vordering buiten rechte bij één der in artikel 49, § 1, bedoelde spoorwegen heeft ingediend;

b) de aansprakelijke spoorweg of, indien ingevolge artikel 26, § 4, twee spoorwegen aansprakelijk zijn, één van hen binnen de in § 1 bedoelde termijn op een andere wijze van het aan de reiziger overkomen ongeval kennis heeft gekregen;

c) van het ongeval niet of te laat is kennis gegeven ten gevolge van niet aan de rechthebbende te wijten omstandigheden;

d) de rechthebbende bewijst, dat het ongeval is veroorzaakt door schuld van de spoorweg.

Artikel 54

Verval van de vordering uit de overeenkomst van bagagevervoer

§ 1. Door de inontvangstneming van de bagage door de rechthebbende vervalt elke vordering tegen de spoorweg uit de vervoerovereenkomst wegens gedeeltelijk verlies, beschadiging of vertraging in de aflevering.

§ 2. De vordering vervalt evenwel niet :

a) bij gedeeltelijk verlies of beschadiging, indien :

1. het verlies of de beschadiging overeenkomstig artikel 48 is vastgesteld vóór de inontvangstneming van de bagage door de rechthebbende;

2. de vaststelling, die overeenkomstig artikel 48 had moeten geschieden, slechts door schuld van de spoorweg achterwege is gebleven;

b) bij uiterlijk niet waarneembare schade, die is vastgesteld na de inontvangstneming van de bagage door de rechthebbende, indien deze :

1. de vaststelling overeenkomstig artikel 48 onmiddellijk na de ontdekking van de schade en binnen drie dagen na de inontvangstneming van de bagage verlangt en

2. bovendien bewijst, dat de schade tussen de aanneming ten vervoer en de aflevering is ontstaan;

c) bij vertraging in de aflevering, indien de rechthebbende binnen een en twintig dagen zijn rechten bij één der in artikel 51, § 3, bedoelde spoorwegen heeft doen gelden;

d) indien de rechthebbende bewijst, dat de schade een gevolg is van opzet of grove schuld van de spoorweg.

Artikel 55

Verjaring van de vordering

§ 1. De op de aansprakelijkheid van de spoorweg in geval van dood en verwonding van reizigers gegronde vorderingen tot schadevergoeding verjaren :

a) voor de reiziger door verloop van drie jaar na de dag van het ongeval;

b) pour les autres ayants droit, par trois ans à compter du lendemain du décès du voyageur, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'accident.

§ 2. Les autres actions qui naissent du contrat de transport sont prescrites par un an.

Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit de l'action fondée :

- a) sur un dommage ayant pour cause un dol;
- b) sur un cas de fraude.

§ 3. La prescription prévue au § 2 court pour l'action :

a) en indemnité pour perte totale : du quatorzième jour qui suit l'expiration du délai prévu à l'article 23, § 3;

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

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

d) en paiement d'un supplément de droit réclamé par les douanes ou d'autres autorités administratives : du jour de la demande de ces autorités;

e) dans tous les autres cas 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.

§ 4. En cas de réclamation adressée au chemin de fer conformément à l'article 49 avec les pièces justificatives nécessaires, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours 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.

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

§ 6. Sous réserve des dispositions qui précèdent, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

TITRE V

RAPPORTS DES CHEMINS DE FER ENTRE EUX

Article 56

Règlement des comptes entre chemins de fer

Tout chemin de fer doit 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 57

Recours en cas de perte ou d'avarie

§ 1^{er}. Le chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie de bagages, en vertu des Règles uniformes,

b) voor de andere rechthebbenden door verloop van drie jaar na de dag van het overlijden van de reiziger, doch van ten hoogste vijf jaar na de dag van het ongeval.

§ 2. Andere vorderingen uit de vervoerovereenkomst verjaren door verloop van één jaar.

De verjaringstermijn bedraagt evenwel twee jaar, indien de vordering gegrond is op :

- a) een opzettelijk veroorzaakte schade;
- b) bedrog.

§ 3. De in § 2 bedoelde verjaring begint bij vorderingen :

a) tot schadevergoeding wegens geheel verlies : op de veertiende dag na afloop van de in artikel 23, § 3, bedoelde termijn;

b) tot schadevergoeding wegens gedeeltelijk verlies, beschadiging of vertraging in de aflevering : op de dag van de aflevering;

c) tot betaling of terugbetaling van de vervoerprijs, bijkomende kosten of boeten of tot correctie in geval van onjuiste toepassing van een tarief of van vergissing bij de berekening of de inning : op de dag van betaling of, indien niet betaald is, op de dag waarop had moeten worden betaald;

d) tot betaling van door de douane of andere overheidsinstanties nagevorderde rechten : op de dag van deze navordering;

e) in alle overige gevallen betreffende het reizigersvervoer : op de dag van afloop van de geldigheid van het vervoerbewijs.

De als begin van de verjaringstermijn vermelde dag is nimmer in deze termijn begrepen.

§ 4. Indien overeenkomstig artikel 49 een vordering buiten rechte met de nodige bewijsstukken bij de spoorweg is ingediend, is de verjaring geschorst tot de dag, waarop de spoorweg de vordering schriftelijk afwijst en de stukken teruggeeft. Bij gedeeltelijke erkenning van de vordering begint de verjaringstermijn weer te lopen voor het nog-betwiste gedeelte van de vordering. Het bewijs van de ontvangst van de vordering of van het antwoord en van de teruggave van de stukken rust op degene, die zich daarop beroept.

Latere vorderingen buiten rechte met dezelfde inhoud schorsen de verjaring niet.

§ 5. Een verjaarde vordering kan niet meer in rechte worden ingesteld, zelfs niet bij wijze van tegenvordering of exceptie.

§ 6. Behoudens de voorafgaande bepalingen, geldt voor de schorsing en de stuiting van de verjaring het nationale recht.

TITEL V

ONDERLINGE BETREKKINGEN TUSSEN DE SPOORWEGEN

Artikel 56

Verrekening tussen spoorwegen

Elke spoorweg moet aan de betrokken spoorwegen het hun toekomende aandeel van een vervoerprijs, die hij geïnd heeft of had moeten innen, betalen.

Artikel 57

Regres bij verlies of beschadiging

§ 1. De spoorweg, die volgens de Uniforme Regelen een schadevergoeding wegens geheel of gedeeltelijk verlies of beschadiging van

a un droit de recours contre les chemins de fer ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes :

a) le chemin de fer qui a causé le dommage en est seul responsable;

b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément au c;

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

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

Article 58

Recours en cas de retard à la livraison

L'article 57 est applicable en cas d'indemnité payée pour retard à la livraison. Si celui-ci a été causé par plusieurs chemins de fer, l'indemnité est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs lignes respectives.

Article 59

Procédure de recours

§ 1^{er}. Le bien-fondé du paiement effectué par le chemin de fer exerçant l'un des recours prévus aux articles 57 et 58 ne peut être contesté par le chemin de fer contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier chemin de fer, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge saisi de l'action principale fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

§ 2. Le chemin de fer qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer 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. Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

Article 60

Compétence pour les recours

§ 1^{er}. La juridiction du siège du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétente pour toutes les actions en recours.

bagage heeft betaald, heeft recht van regres jegens de bij het vervoer betrokken spoorwegen overeenkomstig de volgende bepalingen :

a) de spoorweg, die de schade heeft veroorzaakt, is daarvoor alléén aansprakelijk;

b) indien de schade is veroorzaakt door meer spoorwegen, is elk van hen aansprakelijk voor de door hem veroorzaakte schade; is deze toedeling niet mogelijk, dan wordt de schadevergoeding onder hen volgens c verdeeld;

c) indien niet kan worden bewezen, dat de schade door één of meer spoorwegen is veroorzaakt, wordt de schadevergoeding onder alle bij het vervoer betrokken spoorwegen verdeeld, met uitsluiting van hen die bewijzen, dat de schade niet op hun lijnen is veroorzaakt; de verdeling geschiedt naar evenredigheid van de tariefkilometers.

§ 2. Indien één der spoorwegen niet kan betalen, wordt het te zijnen laste komende en door hem niet betaalde aandeel onder de andere bij het vervoer betrokken spoorwegen verdeeld naar evenredigheid van de tariefkilometers.

Artikel 58

Regres bij vertraging in de aflevering

Artikel 57 is van toepassing op wegens vertraging in de aflevering betaalde schadevergoeding. Indien de vertraging door meer spoorwegen is veroorzaakt, wordt de schadevergoeding onder deze spoorwegen verdeeld naar evenredigheid van de duur van de op hun lijnen ontstane vertraging.

Artikel 59

Regres-procedure

§ 1^{er}. De spoorweg, jegens welke een in de artikel 57 en 58 bedoeld regres wordt uitgeoefend, kan de gegrondheid van de betaling door de spoorweg, die het regres uitoefent, niet betwisten, indien de schadevergoeding door de rechter is vastgesteld en hij naar behoren was gedagvaard tot tussenkomst in het geding. De rechter, bij wie de hoofdvordering aanhangig is, stelt de termijnen voor de betekening van de dagvaarding en voor de tussenkomst vast.

§ 2. De spoorweg, die het regres uitoefent, moet zijn vordering instellen in één geding tegen alle spoorwegen, met welke hij geen schikking heeft getroffen, op straffe van verlies van zijn regres jegens de niet-gedagvaarde spoorwegen.

§ 3. De rechter beslist in één uitspraak over alle bij hem aanhangige vorderingen.

§ 4. De spoorwegen tegen welke een vordering is ingesteld, kunnen geen verder regres uitoefenen.

§ 5. Regres kan niet worden uitgeoefend door instelling van een vordering in het geding betreffende de door de rechthebbende uit de vervoerovereenkomst ingestelde vordering tot schadevergoeding.

Artikel 60

Bevoegdheid voor regres

§ 1. De rechter van de zetel van de spoorweg, jegens welke het regres wordt uitgeoefend, is uitsluitend bevoegd voor deze vorderingen.

§ 2. Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur a le droit de choisir, entre les juridictions compétentes en vertu du § 1^{er}, celle devant laquelle il porte sa demande.

Article 61

Accords au sujet des recours

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux dispositions de recours réciproques de ce Titre, à l'exception de celle de l'article 59, § 5.

TITRE VI

DISPOSITIONS EXCEPTIONNELLES

Article 62

Déroptions

Les dispositions des Règles uniformes ne peuvent prévaloir contre celles que certains Etats sont amenés à prendre, dans le trafic entre eux, en application de certains traités tels que les traités relatifs à la Communauté européenne du charbon et de l'acier et à la Communauté économique européenne.

§ 2. Indien de vordering tegen meer spoorwegen moet worden ingesteld, heeft de eisende spoorweg de keuze tussen de ingevolge § 1 bevoegde rechters.

Artikel 61

Overeenkomsten betreffende regres

De spoorwegen kunnen bij overeenkomst afwijken van de bepalingen betreffende het wederzijds regres van deze Titel, met uitzondering van die van artikel 59, § 5.

TITEL VI

UITZONDERINGSBEPALINGEN

Artikel 62

Afwijkingen

De bepalingen van de Uniforme Regelen hebben geen voorrang boven de regelingen, die bepaalde Staten voor het vervoer tussen hen moeten treffen op grond van bepaalde verdragen, zoals de verdragen betreffende de Europese Gemeenschap voor kolen en staal en de Europese Economische Gemeenschap.

Appendice B

à la Convention relative
aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)
du 9 mai 1980

RÈGLES UNIFORMES
concernant le Contrat
de transport international ferroviaire des marchandises
(CIM)

TITRE PREMIER**GENERALITES****Article premier****Champ d'application**

§ 1^{er}. Sous réserve des exceptions prévues à l'article 2, les Règles uniformes s'appliquent à tous les envois de marchandises remis au transport avec une lettre de voiture directe établie pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux Etats et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste prévue aux articles 3 et 10 de la Convention.

§ 2. Dans les Règles uniformes, le terme « gare » couvre : les gares ferroviaires, les ports des services de navigation et tous autres établissements des entreprises de transport, ouverts au public pour l'exécution du contrat de transport.

Article 2**Exceptions du champ d'application**

§ 1^{er}. Les envois dont la gare 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 ne sont pas soumis aux Règles uniformes :

- a) si les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ ou
- b) si les Etats ou les chemins de fer intéressés sont convenus de ne pas considérer ces envois comme internationaux.

§ 2. Les envois entre gares de deux Etats limitrophes et les envois entre gares de deux Etats en transit par le territoire d'un troisième Etat, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'un de ces trois Etats, sont soumis au régime du trafic intérieur applicable à ce chemin de fer, lorsque l'expéditeur, en utilisant la lettre de voiture correspondante, le revendique et que les lois et règlements d'aucun des Etats intéressés ne s'y opposent.

Article 3**Obligation de transporter**

§ 1^{er}. Le chemin de fer est tenu d'effectuer, aux conditions des Règles uniformes, tout transport de marchandises par wagons complets, pourvu que :

- a) l'expéditeur se conforme aux Règles uniformes, aux dispositions complémentaires et aux tarifs;

Bijvoegsel B

bij het Verdrag betreffende
het internationale spoorwegvervoer (COTIF)
van 9 mei 1980

UNIFORME REGELEN
betreffende de Overeenkomst
van internationaal spoorwegvervoer van goederen
(CIM)

TITEL I**ALGEMENE BEPALINGEN****Artikel 1****Werkingsfeer**

§ 1. Behoudens de in artikel 2 genoemde uitzonderingen, zijn de Uniforme Regelen van toepassing op alle goederenzendingen, die ten vervoer worden aangeboden met een rechtstreekse vrachtbrief voor een traject, dat op het grondgebied van ten minste twee Staten is gelegen en uitsluitend lijnen omvat, die op de in de artikelen 3 en 10 van het Verdrag bedoelde lijst zijn ingeschreven.

§ 2. In de Uniforme Regelen omvat de term « station » : spoorwegstations, havens der scheepvaartlijnen en alle andere ter uitvoering van de vervoerovereenkomst voor het publiek geopende inrichtingen van de vervoerondernemingen.

Artikel 2**Uitzonderingen op de werkingsfeer**

§ 1. Op zendingen, waarvan het station van afzending en het station van bestemming op het grondgebied van dezelfde Staat zijn gelegen en waarvoor het grondgebied van een andere Staat slechts voor doorvoer wordt gebruikt, zijn de Uniforme Regelen niet van toepassing :

- a) indien de lijnen, waarover de doorvoer geschiedt, uitsluitend door een spoorweg van de Staat van vertrek worden geëxploiteerd, of
- b) indien de betrokken Staten of spoorwegen zijn overeengekomen deze zendingen niet als internationaal te beschouwen.

§ 2. Op zendingen tussen stations van twee aangrenzende Staten en zendingen tussen stations van twee Staten in doorvoer over het grondgebied van een derde Staat is, indien de lijnen waarover het vervoer geschiedt uitsluitend door een spoorweg van één dezer drie Staten worden geëxploiteerd, het voor het nationale vervoer van deze spoorweg geldende recht van toepassing, indien de afzender zulks door gebruikmaking van de desbetreffende vrachtbrief verlangt en de wetten en reglementen van geen der betrokken Staten zich daartegen verzetten.

Artikel 3**Vervoerplicht**

§ 1. De spoorweg is verplicht alle als wagenlading aangeboden goederen overeenkomstig de Uniforme Regelen te vervoeren, mits :

- a) de afzender de Uniforme Regelen, de bijkomende bepalingen en de tarieven in acht neemt;

b) le transport soit possible avec le personnel et 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 marchandises dont le chargement, le transbordement ou le déchargement exigent l'emploi de moyens spéciaux que si les gares concernées disposent de ces moyens.

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

§ 4. Lorsque l'autorité compétente a décidé que :

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

b) certains envois seront exclus ou admis seulement sous condition, ces mesures doivent être portées sans délai à la connaissance du public et des chemins de fer; ceux-ci en informent les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

§ 5. Les chemins de fer peuvent, d'un commun accord, concentrer le transport de marchandises, dans certaines relations, sur des points frontières et sur des pays de transit déterminés.

Ces mesures sont communiquées à l'Office central. Elles sont consignées par les chemins de fer sur des listes spéciales, publiées dans la forme prévue pour les tarifs internationaux et entrent en vigueur un mois après la date de la communication à l'Office central.

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

Article 4

Objets exclus du transport

Sont exclus du transport :

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

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

c) les objets qui, par leurs dimensions, leur masse 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;

d) les matières et objets exclus du transport en vertu du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), Annexe I aux Règles uniformes, sous réserve des dérogations prévues à l'article 5, § 2.

Article 5

Objets admis au transport sous condition

§ 1^{er}. Sont admis au transport sous condition :

a) les matières et objets admis au transport aux conditions du RID ou des accords et des clauses tarifaires prévus au § 2;

b) het vervoer met het personeel en de normale, aan de regelmatige vervoersbehoeften beantwoordende vervoermiddelen mogelijk is;

c) het vervoer niet wordt belemmerd door omstandigheden, die de spoorweg niet kan vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kan verhelpen.

§ 2. De spoorweg is slechts verplicht goederen, waarvan het laden, overladen of lossen het gebruik van bijzondere hulpmiddelen vereist, aan te nemen, indien de betrokken stations over deze middelen beschikken.

§ 3. De spoorweg is slechts verplicht goederen aan te nemen, die zonder uitstel vervoerd kunnen worden; de voor het station van afzending geldende voorschriften bepalen, in welke gevallen goederen, die niet aan deze voorwaarde voldoen, voorlopig in bewaring genomen moeten worden.

§ 4. Indien het bevoegd gezag heeft beslist, dat :

a) de dienst geheel of gedeeltelijk, blijvend of tijdelijk zal worden gestaakt;

b) bepaalde zendingen uitgesloten of slechts voorwaardelijk toegelaten zullen worden, moeten deze maatregelen onverwijld worden bekend gemaakt aan het publiek en de spoorwegen; deze lichten de spoorwegen van de andere Staten in met het oog op de publicatie daarvan.

§ 5. De spoorwegen kunnen gemeenschappelijk besluiten het vervoer van goederen in bepaalde relaties te concentreren op bepaalde grenspunten en op bepaalde doorvoerlanden.

Deze maatregelen worden aan het Centraal Bureau meegedeeld. Zij worden door de spoorwegen in bijzondere lijsten vastgelegd en op dezelfde wijze als internationale tarieven gepubliceerd; zij treden een maand na de dag van de mededeling aan het Centraal Bureau in werking.

§ 6. Elke door de spoorweg op dit artikel gemaakte inbreuk kan aanleiding geven tot een vordering tot vergoeding van de veroorzaakte schade.

Artikel 4

Van het vervoer uitgesloten voorwerpen

Van het vervoer zijn uitgesloten :

a) voorwerpen, waarvan het vervoer in één der betrokken Staten is verboden;

b) voorwerpen, waarvan het vervoer in één der betrokken Staten aan de postrijen is voorbehouden;

c) voorwerpen, die door hun afmetingen, massa of aard niet voor het verlangde vervoer geschikt zijn vanwege de inrichtingen of het materieel van één der betrokken spoorwegen;

d) stoffen en voorwerpen, die krachtens het Reglement betreffende het internationaal spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID), Bijlage I bij de Uniforme Regelen, van het vervoer zijn uitgesloten, behoudens de in artikel 5, § 2, bedoelde afwijkingen.

Artikel 5

Voorwaardelijk ten vervoer toegelaten voorwerpen

§ 1. Voorwaardelijk ten vervoer zijn toegelaten :

a) stoffen en voorwerpen, die ten vervoer zijn toegelaten onder de voorwaarden van het RID of van de in § 2 bedoelde overeenkomsten of tarieven;

b) les transports funéraires, les véhicules de chemins de fer roulant sur leurs propres roues, les animaux vivants, les envois dont le transport présente des difficultés particulières en raison de leurs dimensions, de leur masse ou de leur conditionnement : aux conditions des dispositions complémentaires; celles-ci peuvent déroger aux Règles uniformes.

Les animaux vivants doivent être accompagnés d'un convoyeur fourni par l'expéditeur. Un convoyeur n'est toutefois pas exigé lorsque cela est prévu dans les tarifs internationaux ou lorsque les chemins de fer participant au transport y ont renoncé à la demande de l'expéditeur; dans ce cas, sauf convention contraire, le chemin de fer est déchargé de sa responsabilité pour toute perte ou avarie qui résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

§ 2. Deux ou plusieurs Etats, par des accords, ou deux ou plusieurs chemins de fer, par des clauses tarifaires, peuvent convenir des conditions auxquelles doivent satisfaire certaines matières ou certains objets exclus du transport par le RID, pour être néanmoins admis.

Les Etats ou les chemins de fer peuvent, dans les mêmes formes, rendre moins rigoureuses les conditions d'admission prévues par le RID.

Ces accords et clauses tarifaires doivent être publiés et communiqués à l'Office central, qui les notifie aux Etats.

Article 6

Tarifs. Accords particuliers

§ 1^{er}. 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.

§ 2. Les tarifs doivent contenir toutes les conditions spéciales applicables au transport, notamment les éléments nécessaires au calcul du prix de transport et des frais accessoires et, le cas échéant, les conditions de conversion des monnaies.

Les conditions des tarifs ne peuvent déroger aux Règles uniformes que si celles-ci le prévoient expressément.

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

§ 4. Les chemins de fer peuvent conclure des accords particuliers comportant des réductions de prix ou d'autres avantages, dans la mesure où des conditions comparables sont consenties aux usagers qui se trouvent dans des situations comparables.

Des réductions de prix ou d'autres avantages peuvent être accordés pour le service du chemin de fer, pour le service des administrations publiques ou pour des œuvres de bienfaisance.

La publication des mesures prises en vertu du premier et du deuxième alinéa n'est pas obligatoire.

§ 5. Les tarifs internationaux peuvent être déclarés obligatoirement applicables en trafic international, à l'exclusion des tarifs intérieurs.

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

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

La publication des tarifs internationaux n'est obligatoire que dans les Etats dont les chemins de fer participent à ces tarifs comme réseau de départ ou de destination.

b) stoffelijke overschotten, op eigen wielen rollend spoorwagematerieel, levende dieren en voorwerpen, die door hun afmetingen, massa of aard bijzondere moeilijkheden voor het vervoer opleveren : onder de voorwaarden van de bijkomende bepalingen, die van de Uniforme Regelen mogen afwijken.

Levende dieren moeten worden begeleid door een door de afzender te stellen begeleider; deze is evenwel niet vereist, indien zulks in de internationale tarieven is bepaald of de aan het vervoer deelnemende spoorwegen op verzoek van de afzender daarvan hebben afgezien; tenzij het tegendeel is overeengekomen, is in dat geval de spoorweg ontheven van zijn aansprakelijkheid voor verlies of beschadiging, ontstaan uit een gevaar, dat door de begeleiding had moeten worden vermeden.

§ 2. Twee of meer Staten kunnen in overeenkomsten of twee of meer spoorwegen kunnen in tarieven overeenkomen, onder welke voorwaarden bepaalde door het RID van het vervoer uitgesloten stoffen en voorwerpen niettemin ten vervoer kunnen worden toegelaten.

De Staten of de spoorwegen kunnen op dezelfde wijze de in het RID genoemde voorwaarden voor de toelating ten vervoer matigen.

Deze overeenkomsten en tarieven moeten worden gepubliceerd en meegedeeld aan het Centraal Bureau, dat daarvan aan de Staten kennis geeft.

Artikel 6

Tarieven. Bijzondere contracten

§ 1. De vervoerprijs en de bijkomende kosten worden berekend volgens de in elke Staat van kracht zijnde en naar behoren gepubliceerde tarieven, die op het tijdstip van sluiting van de vervoerovereenkomst gelden, ook indien de vervoerprijs op verschillende delen van het traject afzonderlijk wordt berekend.

§ 2. De tarieven moeten alle voor het vervoer geldende bijzondere voorwaarden bevatten, met name de voor de berekening van de vervoerprijs en de bijkomende kosten nodige gegevens en eventueel de voorwaarden voor omrekening van munteenheden.

De voorwaarden van de tarieven mogen slechts van de Uniforme Regelen afwijken, indien deze zulks uitdrukkelijk bepalen.

§ 3. De tarieven moeten jegens een ieder onder dezelfde voorwaarden worden toegepast.

§ 4. De spoorwegen kunnen bijzondere contracten, die prijsverlagingen of andere voordelen bevatten, sluiten, voor zover vergelijkbare voorwaarden worden toegekend aan gebruikers, die zich in vergelijkbare omstandigheden bevinden.

Prijsverlagingen of andere voordelen kunnen worden overeengekomen ten behoeve van de spoorwegdiensten en van overheidsdiensten of voor liefdadige doeleinden.

De op grond van de eerste en tweede alinea getroffen maatregelen behoeven niet te worden gepubliceerd.

§ 5. De internationale tarieven kunnen voor internationaal vervoer verbindend worden verklaard met uitsluiting van de nationale tarieven.

De toepassing van een internationaal tarief kan van een uitdrukkelijk verzoek in de vrachtbrief afhankelijk worden gesteld.

§ 6. De tarieven en de wijzigingen daarvan gelden als naar behoren gepubliceerd, zodra de spoorweg alle bijzonderheden daarvan ter beschikking van de gebruikers stelt.

Internationale tarieven behoeven slechts gepubliceerd te worden in de Staten, waarvan de spoorwegen aan die tarieven als spoorweg van vertrek of bestemming deelnemen.

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

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

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

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

§ 8. Dans les Etats où il n'existe pas d'obligation de publier certains tarifs, ni de les appliquer à tous les usagers aux mêmes conditions, les dispositions de cet article ne font pas règle dans la mesure où elles comportent une telle obligation.

§ 9. Le chemin de fer ne peut percevoir, en sus du prix de transport et des frais accessoires prévus par les tarifs, aucune somme autre que les dépenses faites par lui. Ces dépenses doivent être dûment constatées et décomptées à part sur la lettre de voiture, avec toutes justifications utiles. Quand ces justifications ont été fournies par des pièces jointes à la lettre de voiture et si le paiement des dépenses correspondantes incombe à l'expéditeur, ces pièces ne sont pas livrées au destinataire avec la lettre de voiture, mais sont remises à l'expéditeur avec le compte de frais mentionné à l'article 15, § 7.

Article 7

Unité de compte. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies

§ 1^{er}. L'unité de compte prévue par les Règles uniformes est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International.

La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat membre du Fonds Monétaire International est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds Monétaire International pour ses propres opérations et transactions.

§ 2. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat non membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

Ce calcul doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 1^{er}.

§ 3. Pour un Etat non membre du Fonds Monétaire International, dont la législation ne permet pas d'appliquer le § 1^{er} ou le § 2, l'unité de compte prévue par les Règles uniformes est considérée comme étant égale à trois francs-or.

Le franc-or est défini par 10/31 de gramme d'or au titre de 0,900.

La conversion du franc-or doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 1^{er}.

§ 7. Pijnsverhogingen en andere verzwaringen van de vervoersvoorwaarden van internationale tarieven treden niet eerder dan vijftien dagen na hun publicatie in werking, behalve in de volgende gevallen :

a) Indien een internationaal tarief de gelding van een nationaal tarief tot het gehele traject uitbreidt, gelden de publicatietermijnen van dit nationale tarief;

b) Indien de prijsverhogingen van een internationaal tarief het gevolg zijn van een algemene prijsverhoging van de nationale tarieven van een deelnemende spoorweg, treden zij de dag na hun publicatie in werking, mits de aanpassing van de prijzen van het internationale tarief aan deze verhoging ten minste vijftien dagen te voren is aangekondigd; deze aankondiging mag echter niet vóór de dag van publicatie van de prijsverhoging van de betreffende nationale tarieven geschieden;

c) Indien de vervoerprijzen en de bijkomende kosten van de internationale tarieven wegens koersveranderingen moeten worden gewijzigd of indien kennelijke fouten moeten worden verbeterd, treden die wijzigingen en verbeteringen de dag na hun publicatie in werking.

§ 8. In Staten, waar de verplichting bepaalde tarieven te publiceren en deze jegens een ieder onder dezelfde voorwaarden toe te passen niet bestaat, zijn de bepalingen van dit artikel, voor zover zij een dergelijke verplichting bevatten, niet van toepassing.

§ 9. De spoorweg mag naast de vervoerprijs en de bijkomende kosten van de tarieven slechts de door hem gedane uitgaven in rekening brengen. Deze uitgaven moeten behoorlijk vastgesteld en, met het nodige bewijs, afzonderlijk op de vrachtbrief vermeld worden. Indien dit bewijs door bij de vrachtbrief gevoegde stukken wordt geleverd en de betaling van de betreffende uitgaven ten laste van de afzender komt, worden die stukken niet met de vrachtbrief aan de geadresseerde, doch met de in artikel 15, § 7, bedoelde kostennota aan de afzender afgegeven.

Artikel 7

Rekeneenheid. Omrekenings- of aannemingskoers

§ 1. De in de Uniforme Regelen bedoelde rekeneenheid is het Bijzondere Trekkingsrecht, zoals dit is omschreven door het Internationaal Monetair Fonds.

De in Bijzondere Trekkingsrechten uitgedrukte waarde van de nationale munteenheid van een Staat, die lid is van het Internationaal Monetair Fonds, wordt overeenkomstig de door dit Fonds voor zijn eigen verrichtingen en transacties toegepaste waarderingsmethode berekend.

§ 2. De in Bijzondere Trekkingsrechten uitgedrukte waarde van de nationale munteenheid van een Staat, die geen lid is van het Internationaal Monetair Fonds, wordt op de door die Staat bepaalde wijze berekend.

Deze berekening moet in de nationale munteenheid een reële waarde uitdrukken, die de uit de toepassing van § 1 voortvloeiende waarde zo veel mogelijk benadert.

§ 3. Voor een Staat, die geen lid is van het Internationaal Monetair Fonds en waarvan de wetgeving de toepassing van § 1 of § 2 niet toestaat, wordt de in de Uniforme Regelen bedoelde rekeneenheid beschouwd als gelijk aan drie goudfranken.

De goudfrank wordt door 10/31 gram goud met een gehalte van 0,900 bepaald.

De omrekening van de goudfrank moet in de nationale munteenheid een reële waarde uitdrukken, die de uit de toepassing van § 1 voortvloeiende waarde zo veel mogelijk benadert.

§ 4. Les Etats, dans les trois mois qui suivent la mise en vigueur de la Convention et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte, communiquent à l'Office central leur méthode de calcul conformément au § 2 ou les résultats de la conversion conformément au § 3.

L'Office central notifie ces informations aux Etats.

§ 5. Le chemin de fer doit publier les cours auxquels :

a) il effectue la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, payables en monnaie du pays (cours de conversion);

b) il accepte en paiement des monnaies étrangères (cours d'acceptation).

Article 8

Dispositions spéciales à certains transports

§ 1^{er}. Pour le transport des wagons de particuliers, des dispositions spéciales sont prévues par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP), Annexe II aux Règles uniformes.

§ 2. Pour le transport des conteneurs, des dispositions spéciales sont prévues par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des conteneurs (RICO), Annexe III aux Règles uniformes.

§ 3. Pour le transport des colis express, les chemins de fer peuvent, par des clauses tarifaires, convenir de dispositions spéciales conformes au Règlement concernant le transport international ferroviaire des colis express (RIEx), Annexe IV aux Règles uniformes.

§ 4. Deux ou plusieurs Etats, par des accords, ou deux ou plusieurs chemins de fer, par des dispositions complémentaires ou des clauses tarifaires, peuvent convenir de conditions dérogeant aux Règles uniformes pour les transports concernant :

- a) les envois avec document de transport négociable,
- b) les envois à ne livrer que contre remise du duplicata de la lettre de voiture,
- c) les envois de journaux,
- d) les envois destinés aux foires ou expositions,
- e) les envois d'après de chargement et de moyens de protection contre la chaleur et le froid pour les marchandises transportées,
- f) les envois effectués, sur tout ou partie du parcours, sous le couvert de lettres de voiture ne servant pas de document de taxation et de facturation,
- g) les envois effectués sous le couvert d'un instrument servant à la transmission automatique des données.

Article 9

Dispositions complémentaires

§ 1^{er}. Deux ou plusieurs Etats ou deux ou plusieurs chemins de fer peuvent établir des dispositions complémentaires pour l'exécution des Règles uniformes. Elles ne peuvent déroger aux Règles uniformes que si celles-ci le prévoient expressément.

§ 2. Les dispositions complémentaires sont mises en vigueur et publiées dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat. Les dispositions complémentaires et leur mise en vigueur sont communiquées à l'Office central.

§ 4. Binnen drie maanden na de inwerkingtreding van het Verdrag en telkens wanneer in hun berekeningsmethode of in de waarde van hun nationale munteenheid in verhouding tot de rekeneenheid een wijziging optreedt, delen de Staten hun berekeningsmethode volgens § 2 of het resultaat van de omrekening volgens § 3 aan het Centraal Bureau mee.

Het Centraal Bureau geeft van deze mededelingen aan de Staten kennis.

§ 5. De spoorweg moet de koersen publiceren, waartegen :

a) hij de in buitenlandse munteenheden uitgedrukte, in binnenlandse betaalmiddelen te betalen bedragen omrekent (omrekeningskoers);

b) hij buitenlandse betaalmiddelen in betaling aanneemt (aannemingskoers).

Artikel 8

Bijzondere bepalingen voor bepaalde vervoeren

§ 1. Voor het vervoer van wagens van particulieren bevat het Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van wagens van particulieren (RIP), Bijlage II bij de Uniforme Regelen, bijzondere bepalingen.

§ 2. Voor het vervoer van containers bevat het Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van containers (RICO), Bijlage III bij de Uniforme Regelen, bijzondere bepalingen.

§ 3. Voor het vervoer van expresgoederen kunnen de spoorwegen in tarieven bijzondere bepalingen volgens het Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van expresgoederen (RIEx), Bijlage IV bij de Uniforme Regelen, overeenkomen.

§ 4. Twee of meer Staten kunnen in overeenkomsten, of twee of meer spoorwegen kunnen in bijkomende bepalingen of tarieven, van de Uniforme Regelen afwijkende voorwaarden overeenkomen voor het vervoer van :

- a) zendingen met een verhandelbaar vervoerdocument,
- b) zendingen, die slechts tegen afgifte van het duplicaat van de vrachtbrief mogen worden afgeleverd,
- c) zendingen kranten,
- d) zendingen, die voor jaarbeurzen of tentoonstellingen zijn bestemd,
- e) zendingen ladingsmiddelen en middelen ter bescherming van vervoerde goederen tegen warmte en koude,
- f) zendingen, die op het gehele of een deel van het traject met een niet als document voor vrachtberekening en facturering dienende vrachtbrief worden vervoerd,
- g) zendingen, die met een document voor automatische data-transmissie worden vervoerd.

Artikel 9

Bijkomende bepalingen

§ 1. Twee of meer Staten of twee of meer spoorwegen kunnen voor de uitvoering van de Uniforme Regelen bijkomende bepalingen vaststellen. Deze mogen slechts van de Uniforme Regelen afwijken, indien deze zulks uitdrukkelijk bepalen.

§ 2. De bijkomende bepalingen worden gepubliceerd en treden in werking op de bij de wetten en reglementen van elke Staat bepaalde wijze. De bijkomende bepalingen en hun inwerkingtreding worden aan het Centraal Bureau meegedeeld.

Article 10

Droit national

§ 1^{er}. A défaut de stipulations dans les Règles uniformes, les dispositions complémentaires et les tarifs internationaux, le droit national est applicable.

§ 2. On entend par droit national le droit de l'Etat où l'ayant droit fait valoir ses droits, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

TITRE II

CONCLUSION ET EXECUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT

Article 11

Conclusion du contrat de transport

§ 1^{er}. 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 et, le cas échéant, sur chaque feuille complémentaire, du timbre de la gare expéditrice ou de l'indication de la machine comptable, portant la date de l'acceptation.

§ 2. Le traitement conforme au § 1^{er} doit avoir lieu immédiatement après la remise au transport de la totalité de la marchandise faisant l'objet de la lettre de voiture et, dans la mesure où les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice le prévoient, le paiement des frais que l'expéditeur prend à sa charge ou le dépôt d'une garantie conformément à l'article 15, § 7. Ledit traitement doit avoir lieu en présence de l'expéditeur si celui-ci le demande.

§ 3. Après l'apposition du timbre ou de l'indication de la machine comptable, la lettre de voiture fait preuve de la conclusion et du contenu du contrat de transport.

§ 4. Toutefois, en ce qui concerne les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur en vertu des tarifs ou des conventions entre celui-ci et le chemin de fer, lorsque de telles conventions sont autorisées à la gare expéditrice, les inscriptions portées sur la lettre de voiture relatives à la masse de la marchandise ou au nombre des colis ne font preuve contre le chemin de fer que si ce dernier a vérifié cette masse ou ce nombre et l'a constaté sur la lettre de voiture. Le cas échéant, ces inscriptions peuvent être prouvées par d'autres moyens.

S'il est évident qu'aucun manque effectif ne correspond à la différence de masse ou de nombre des colis par rapport aux inscriptions portées sur la lettre de voiture, celles-ci ne font pas preuve contre le chemin de fer. Il en est notamment ainsi lorsque le wagon est remis au destinataire avec des sceaux d'origine intacts.

§ 5. Le chemin de fer doit certifier sur le duplicata de la lettre de voiture, par l'apposition du timbre à date ou de l'indication de la machine comptable, 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 la marchandise, ni d'un connaissance.

Article 12

Lettre de voiture

§ 1^{er}. L'expéditeur doit présenter une lettre de voiture dûment remplie.

Artikel 10

Nationaal Recht

§ 1. Bij gebreke van bepalingen in de Uniforme Regelen, in de bijkomende bepalingen en in de internationale tarieven geldt het nationale recht.

§ 2. Onder nationaal recht wordt verstaan het recht van de Staat, waar de rechthebbende zijn rechten doet gelden, de conflictenregels daaronder begrepen.

TITEL II

SLUITING EN UITVOERING VAN DE VERVOEROVEREENKOMST

Artikel 11

Sluiting van de vervoerovereenkomst

§ 1. De vervoerovereenkomst is gesloten, zodra de spoorweg van afzending het goed met de vrachtbrief ten vervoer heeft aangenomen. De aanneming wordt vastgesteld door op de vrachtbrief en eventueel op elk aanvullingsblad het stempel van het station van afzending of een aanduiding door de boekhoudmachine met datum-vermelding af te drukken.

§ 2. De behandeling volgens § 1 moet geschieden onmiddellijk na de aanbidding ten vervoer van alle goederen, waarop de vrachtbrief betrekking heeft, en, voor zover de voor het station van afzending geldende voorschriften zulks bepalen, de betaling van de kosten, die de afzender voor zijn rekening neemt, of van een waarborgsom volgens artikel 15, § 7. Deze behandeling moet op verzoek van de afzender in zijn tegenwoordigheid geschieden.

§ 3. De van het stempel of de aanduiding door de boekhoudmachine voorziene vrachtbrief dient als bewijs van het sluiten en de inhoud van de vervoerovereenkomst.

§ 4. Met betrekking tot goederen, die volgens de tarieven of een voor het station van afzending toegelaten overeenkomst tussen de afzender en de spoorweg door de afzender moeten worden geladen, dienen de gegevens op de vrachtbrief betreffende de massa van het goed of het aantal colli evenwel slechts als bewijs tegen de spoorweg, indien deze de massa of het aantal heeft gecontroleerd en zulks op de vrachtbrief heeft vermeld. Deze gegevens kunnen eventueel met andere middelen worden bewezen.

De gegevens op de vrachtbrief betreffende de massa of het aantal dienen niet als bewijs tegen de spoorweg, indien een verschil met deze gegevens kennelijk niet op een feitelijk verlies berust. Dit is met name het geval, indien de wagen met ongeschonden originele versluiting aan de geadresseerde is overgegeven.

§ 5. De spoorweg moet de overname van het goed en de dag van aanneming ten vervoer door het afdrukken van het datum-stempel of een aanduiding door de boekhoudmachine op de duplicaat-vrachtbrief bevestigen, voordat hij deze aan de afzender teruggeeft.

Dit duplicaat heeft niet de waarde van de het goed begeleidende vrachtbrief of van een cognossement.

Artikel 12

Vrachtbrief

§ 1. De afzender moet een naar behoren ingevulde vrachtbrief aanbieden.

Une lettre de voiture doit être établie pour chaque envoi. Une même lettre de voiture ne peut concerner que le chargement d'un seul wagon. Les dispositions complémentaires peuvent déroger à ces règles.

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

Le choix de la lettre de voiture par l'expéditeur 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 une autre partie n'est pas admise, sauf accord entre tous les chemins de fer intéressés.

Pour certains trafics, notamment entre pays limitrophes, les chemins de fer peuvent prescrire, dans les tarifs, l'emploi d'une lettre de voiture de modèle simplifié.

§ 3. La lettre de voiture doit être imprimée dans deux ou éventuellement trois langues, dont l'une au moins doit être choisie parmi les langues de travail de l'Organisation.

Les tarifs internationaux peuvent déterminer la langue dans laquelle doivent être rédigées les inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur. A défaut, elles doivent l'être dans une des langues officielles de l'Etat de départ et une traduction dans une des langues de travail de l'Organisation doit être jointe, à moins que les inscriptions ne soient rédigées dans une de ces langues.

Les inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur doivent être rédigées en caractère latins, sauf dérogations prévues par les dispositions complémentaires ou les tarifs internationaux.

Article 13

Teneur de la lettre de voiture

§ 1^{er}. La lettre de voiture doit obligatoirement comporter :

- a) la désignation de la gare destinataire;
- b) le nom et l'adresse du destinataire; une seule personne physique ou autre sujet de droit doit être inscrit comme destinataire;
- c) la désignation de la marchandise;
- d) la masse ou, à défaut, une indication analogue conforme aux prescriptions en vigueur à la gare expéditrice;
- e) le nombre de colis et la description de l'emballage, pour les envois de détail et pour les wagons complets comportant un ou plusieurs éléments de chargement expédiés en trafic fer-mer et devant être transbordés;
- f) le numéro du wagon et, en outre, pour les wagons de particuliers, la tare, pour les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur;
- g) l'énumération détaillée des pièces requises par les douanes ou d'autres autorités administratives, jointes à la lettre de voiture ou mentionnées comme tenues à la disposition du chemin de fer dans une gare désignée ou dans un bureau de douane ou de toute autre autorité;
- h) le nom et l'adresse de l'expéditeur; une seule personne physique ou autre sujet de droit doit être inscrit comme expéditeur; si les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice l'exigent, l'expéditeur doit ajouter à son nom et à son adresse sa signature manuscrite, imprimée ou apposée au moyen d'un timbre.

Les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice déterminent, pour l'ensemble du parcours, les notions de « wagon complet » et d'« envoi de détail ».

Voor elke zending moet een vrachtbrief worden opgemaakt. Een vrachtbrief mag slechts de lading van één wagen betreffen. De bijkomende bepalingen mogen van deze regelen afwijken.

§ 2. De spoorwegen stellen voor vrachtgoed en voor snelgoed het uniforme model van de vrachtbrief, dat een duplicaat voor de afzender moet omvatten, vast.

De door de afzender gedane keuze van de vrachtbrief bepaalt, of het goed als vrachtgoed of als snelgoed moet worden vervoerd. Het is, behoudens overeenstemming tussen alle betrokken spoorwegen, niet toegestaan op een deel van het traject vervoer als snelgoed en op een ander deel vervoer als vrachtgoed te verlangen.

De spoorwegen kunnen voor bepaalde vervoeren, met name tussen aangrenzende landen, in de tarieven het gebruik van een vrachtbrief van vereenvoudigd model voorschrijven.

§ 3. De vrachtbrief moet worden gedrukt in twee of eventueel drie talen, waarvan ten minste één een werktaal van de Organisatie moet zijn.

De internationale tarieven kunnen bepalen, in welke taal de door de afzender op de vrachtbrief te vermelden gegevens moeten worden gesteld. Bij gebreke daarvan moeten de gegevens in één van de officiële talen van de Staat van vertrek worden gesteld en moet een vertaling in één van de werktalen van de Organisatie worden bijgevoegd, tenzij de gegevens in één van deze talen zijn gesteld.

De door de afzender op de vrachtbrief vermelde gegevens moeten in latijnse lettertekens worden gesteld, behoudens in de bijkomende bepalingen of de internationale tarieven bepaalde afwijkingen.

Artikel 13

Inhoud van de vrachtbrief

§ 1. De vrachtbrief moet in elk geval bevatten :

- a) het station van bestemming;
- b) de naam en het adres van de geadresseerde; als zodanig mag slechts één natuurlijk of rechtspersoon worden vermeld;
- c) de omschrijving van het goed;
- d) de massa of, bij gebreke daarvan, een soortgelijke aanduiding volgens de voor het station van afzending geldende voorschriften;
- e) het aantal colli en een beschrijving van de verpakking, voor stukgoederen en voor uit één of meer delen bestaande wagenladingen, die in spoor/zeevervoer moeten worden overgeladen;
- f) het nummer van de wagen en bovendien voor wagens van particulieren het tarra, voor goederen, die door de afzender moeten worden geladen;
- g) de nauwkeurige beschrijving van de door de douane of andere overheidsinstanties voorgeschreven bescheiden, die bij de vrachtbrief zijn gevoegd of waarvan de vrachtbrief vermeldt, dat zij in een bepaald station of kantoor van de douane of andere overheidsinstantie ter beschikking van de spoorweg zijn;
- h) de naam en het adres van de afzender; als zodanig mag slechts één natuurlijk of rechtspersoon worden vermeld; indien de voor het station van afzending geldende voorschriften zulks bepalen, moet de afzender ook een geschreven, gedrukte of gestempelde handtekening plaatsen.

De voor het station van afzending geldende voorschriften bepalen de begrippen « wagenlading » en « stukgoed » voor het gehele traject.

§ 2. La lettre de voiture doit, s'il y a lieu, contenir toutes les autres inscriptions prévues par les Règles uniformes. Elle ne peut comporter d'autres inscriptions que si elles sont imposées ou admises par les lois et règlements d'un Etat, les dispositions complémentaires ou les tarifs, et ne sont pas contraires aux Règles uniformes.

§ 3. Toutefois, l'expéditeur peut insérer dans l'emplacement de la lettre de voiture réservé à cet effet, mais à titre d'information pour le destinataire, des indications qui se rapportent à l'envoi, sans qu'il en résulte ni obligation, ni responsabilité pour le chemin de fer.

§ 4. Il est interdit de remplacer la lettre de voiture par d'autres documents ou d'y joindre d'autres pièces que ceux qui sont prescrits ou admis par les Règles uniformes, les dispositions complémentaires ou les tarifs.

Article 14

Itinéraire et tarifs applicables

§ 1^{er}. 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 prescrire que des points frontières et des gares frontières ouverts au trafic dans la relation considérée.

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

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

b) la désignation des tarifs à appliquer, si 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 tarifs des pays limitrophes).

§ 3. Le chemin de fer ne peut, hors les cas visés à l'article 3, §§ 4 et 5, et à l'article 33, § 1^{er}, effectuer le transport par un itinéraire différent de celui prescrit par l'expéditeur qu'à la double condition :

a) que les formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives, ainsi que les soins spéciaux à donner à la marchandise, 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 selon l'itinéraire prescrit par l'expéditeur.

La lettre a ne s'applique pas aux envois de détail si un des chemins de fer participant au transport ne peut respecter l'itinéraire choisi par l'expéditeur en raison des prescriptions d'itinéraire résultant de son organisation des transports internationaux d'envois de détail.

§ 4. Sous réserve du § 3, les frais et les délais de livraison sont calculés selon l'itinéraire prescrit par l'expéditeur ou, à défaut, selon 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 doit appliquer ces tarifs si les conditions mises à leur application sont remplies.

§ 6. Si les indications de 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.

§ 2. De vrachtbrief moet zonodig alle andere in de Uniforme Regelen bedoelde gegevens bevatten. De vrachtbrief mag slechts andere gegevens bevatten, indien deze door de wetten of reglementen van een Staat, de bijkomende bepalingen of de tarieven zijn voorgeschreven of toegelaten en niet met de Uniforme Regelen in strijd zijn.

§ 3. De afzender mag evenwel in de daartoe bestemde ruimte van de vrachtbrief voor de geadresseerde bestemde inlichtingen betreffende de zending opnemen, zonder dat daaruit enige verplichting of aansprakelijkheid voor de spoorweg ontstaat.

§ 4. Het is verboden de vrachtbrief door andere documenten te vervangen of daarbij andere dan de door de Uniforme Regelen, de bijkomende bepalingen of de tarieven voorgeschreven of toegelaten bescheiden te voegen.

Artikel 14

Vervoersroute en toe te passen tarieven

§ 1. De afzender mag in de vrachtbrief de te volgen vervoersroute voorschrijven door vermelding van grenspunten of grensstations en eventueel overgangsstations tussen spoorwegen. Hij mag slechts voor het vervoer in de betreffende relatie geopende grenspunten of grensstations voorschrijven.

§ 2. Met een routevoorschrift worden gelijkgesteld :

a) de vermelding van stations, waar de door de douane of andere overheidsinstanties vereiste formaliteiten moeten worden vervuld of waar bijzondere zorg aan het goed moet worden besteed (verzorging van dieren, bij-ijzing, enz.);

b) de vermelding van de toe te passen tarieven, indien deze voldoende is voor de vaststelling van de stations, waartussen de verlangde tarieven moeten worden toegepast;

c) de vermelding van betaling van alle of een deel van de kosten tot X (benoeming van het punt, waar de tarieven van aangrenzende landen op elkaar aansluiten).

§ 3. De spoorweg mag, behalve in de in artikel 3, §§ 4 en 5 en artikel 33, § 1, bedoelde gevallen, het vervoer slechts over een andere dan de door de afzender voorgeschreven route verrichten onder de dubbele voorwaarde :

a) dat de door de douane of andere overheidsinstanties vereiste formaliteiten en de bijzondere aan het goed te besteden zorg steeds op de door de afzender vermelde stations geschieden;

b) dat de kosten en de leveringstermijnen niet groter zijn dan bij berekening over de door de afzender voorgeschreven route.

Letter a geldt niet voor stukgoed, indien één der aan het vervoer deelnemende spoorwegen de door de afzender gekozen route niet kan toepassen wegens de uit zijn organisatie van het internationale stukgoedvervoer voortvloeiende routevoorschriften.

§ 4. Behoudens § 3 worden de kosten en de leveringstermijnen berekend volgens de door de afzender voorgeschreven route of, bij gebreke daarvan, de door de spoorweg gekozen route.

§ 5. De afzender mag in de vrachtbrief de toe te passen tarieven voorschrijven. De spoorweg moet deze tarieven toepassen, indien aan de voorwaarden voor hun toepassing is voldaan.

§ 6. Indien de vermeldingen door de afzender niet voldoende zijn om de vervoersroute of de toe te passen tarieven vast te stellen of indien bepaalde vermeldingen met elkaar in strijd zijn, moet de spoorweg de route of de tarieven kiezen, die hij voor de afzender het voordeligst acht.

§ 7. Le chemin de fer n'est responsable du dommage résultant du choix effectué conformément au § 6 qu'en cas de dol ou de faute lourde.

§ 8. 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 doit rembourser à l'ayant droit, sur sa demande, la différence entre le prix de transport ainsi appliqué et celui qu'aurait donné, sur le même parcours, la soudure d'autres tarifs, lorsque cette différence excède 4 unités de compte par lettre de voiture.

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

Article 15

Paiement des frais

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

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

§ 2. L'expéditeur qui prend à sa charge la totalité ou une partie des frais doit l'indiquer dans la lettre de voiture en utilisant l'une des mentions suivantes :

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

2° « franco de port y compris... », s'il prend à sa charge des frais en sus du prix de transport; il doit désigner exactement ces frais; les adjonctions, qui ne peuvent concerner que des frais accessoires ou autres frais survenant à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, ainsi que les sommes perçues par les douanes ou d'autres autorités administratives, ne doivent pas avoir pour effet de diviser le montant total d'une même catégorie de frais (par exemple le montant total des droits de douane et des autres sommes à payer à la douane, la taxe sur la valeur ajoutée étant considérée comme une catégorie séparée);

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

4° « franco de port y compris... jusqu'à X » (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifs des pays limitrophes), s'il prend à sa charge des frais en sus du prix de transport jusqu'à X, à l'exclusion de tous frais se rapportant au pays ou au chemin de fer subséquent; les dispositions du 2° sont applicables par analogie;

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

c) « franco pour... », s'il prend à sa charge une somme déterminée; sauf dispositions contraires dans les tarifs, cette somme doit être exprimée dans la monnaie du pays de départ.

Les frais accessoires et autres frais qui, selon les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice, doivent être calculés pour tout le parcours intéressé, ainsi que la taxe d'intérêt à la livraison prévue à l'article 16, § 2, sont toujours payés en totalité par l'expéditeur en cas de paiement des frais selon a, 4°.

§ 7. De spoorweg is slechts in geval van opzet of grove schuld aansprakelijk voor schade als gevolg van de overeenkomstig § 6 gedane keuze.

§ 8. Indien tussen het station van afzending en het station van bestemming een internationaal tarief bestaat en de spoorweg, bij gebreke van voldoende vermelding door de afzender, dit tarief heeft toegepast, moet hij, op diens verzoek, aan de rechthebbende het verschil tussen de aldus berekende vervoerprijs en de door samenvoeging van andere tarieven op hetzelfde traject verkregen vervoerprijs terugbetalen, indien dit verschil meer dan 4 rekeneenheden per vrachtbrief bedraagt.

Hetzelfde geldt, indien de spoorweg, bij gebreke van voldoende vermelding door de afzender, de vervoerprijs door samenvoeging van tarieven in plaats van door toepassing van een met betrekking tot de prijs voordeliger internationaal tarief heeft berekend, onder overigens gelijke omstandigheden.

Artikel 15

Betaling van de kosten

§ 1. De kosten (vervoerprijs, bijkomende kosten, douanerechten en andere kosten, die vanaf de aanneming ten vervoer tot aan de aflevering ontstaan) worden volgens de navolgende bepalingen door de afzender of door de geadresseerde betaald.

Voor de toepassing van deze bepalingen worden de rechten, die volgens het toe te passen tarief bij de berekening van de vervoerprijs moeten worden opgeteld bij de prijzen van de normale tarieven of van de uitzonderingstarieven, als vervoerprijs beschouwd.

§ 2. De afzender, die alle of een deel van de kosten voor zijn rekening neemt, moet dit op de vrachtbrief vermelden met gebruikmaking van één der volgende aanduidingen :

a) 1° « franco vracht », indien hij uitsluitend de vervoerprijs voor zijn rekening neemt;

2° « franco vracht inclusief... », indien hij behalve de vervoerprijs nog andere kosten voor zijn rekening neemt; hij moet deze kosten nauwkeurig vermelden; de toevoegingen, die slechts betrekking mogen hebben op bijkomende kosten of andere kosten, die vanaf de aanneming ten vervoer tot aan de aflevering ontstaan, en op door de douane of andere overheidsinstanties te innen bedragen, mogen niet een splitsing van het totale bedrag van dezelfde soort kosten tot gevolg hebben (b.v. het totale bedrag van de douanerechten en andere aan de douane te betalen bedragen, waarbij de belasting over de toegevoegde waarde als een afzonderlijke kostensoort wordt beschouwd);

3° « franco vracht tot X » (benoeming van het punt, waar de tarieven van aangrenzende landen op elkaar aansluiten), indien hij de vervoerprijs tot X voor zijn rekening neemt;

4° « franco vracht inclusief... tot X » (benoeming van het punt, waar de tarieven van aangrenzende landen op elkaar aansluiten), indien hij behalve de vervoerprijs tot X nog andere kosten met uitsluiting van die betreffende het aangrenzende land of de aansluitende spoorweg voor zijn rekening neemt; het onder 2 bepaalde is van overeenkomstige toepassing;

b) « franco alle kosten », indien hij alle kosten (vervoerprijs, bijkomende kosten, douanerechten en andere kosten) voor zijn rekening neemt;

c) « franco voor... », indien hij een bepaald bedrag voor zijn rekening neemt; behoudens afwijkingen in de tarieven, moet dit bedrag in de munteenheid van het land van vertrek worden uitgedrukt.

De bijkomende en andere kosten, die volgens de voor het station van afzending geldende voorschriften voor het gehele betrokken traject moeten worden berekend en de in artikel 16, § 2, bedoelde vergoeding voor het belang bij de aflevering worden in geval van betaling volgens a, 4°, altijd geheel door de afzender betaald.

§ 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 28, § 4, ni modifié le contrat de transport conformément à l'article 31.

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

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

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

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

Article 16

Intérêt à la livraison

§ 1^{er}. Tout envoi peut faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison. Son montant doit être inscrit en chiffres sur la lettre de voiture et exprimé en monnaie du pays de départ, en une autre monnaie fixée par les tarifs ou en unité de compte.

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

Article 17

Remboursement et débours

§ 1^{er}. L'expéditeur peut grever la marchandise d'un remboursement jusqu'à concurrence de sa valeur lors de l'acceptation à la gare expéditrice. 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 que si 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; des intérêts à cinq pour cent l'an sont dus à dater de l'expiration de ce délai.

§ 3. De internationale tarieven kunnen ter zake van de betaling van de kosten het uitsluitend gebruik van bepaalde in § 2 genoemde aanduidingen of van andere aanduidingen voorschrijven.

§ 4. De door de afzender niet voor zijn rekening genomen kosten worden geacht ten laste van de geadresseerde te zijn gebracht. De kosten zijn evenwel steeds ten laste van de afzender, indien de geadresseerde noch de vrachtbrief in ontvangst heeft genomen, noch zijn rechten volgens artikel 28, § 4, heeft doen gelden, noch de vervoerovereenkomst volgens § 31 heeft gewijzigd.

§ 5. De bijkomende kosten, zoals staangeld, liggeld en weegloon, waarvan de heffing het gevolg is van een aan de geadresseerde toe te rekenen feit of van een verzoek van de geadresseerde, worden altijd door hem betaald.

§ 6. De spoorweg van afzending kan van de afzender vooruitbetaling van de kosten verlangen, indien het goederen betreft, die naar zijn oordeel aan spoedig bederf onderhevig zijn of die hem wegens hun geringe waarde of hun aard niet voldoende zekerheid voor betaling van de kosten bieden.

§ 7. Indien het bedrag van de door de afzender voor zijn rekening genomen kosten op het tijdstip van de aanbieding ten vervoer niet nauwkeurig kan worden vastgesteld, worden deze kosten opgenomen in een frankeringsnota, die uiterlijk dertig dagen na afloop van de leveringstermijn met de afzender moet worden verrekend. De spoorweg kan tegen kwitantie de betaling van een de kosten ongeveer dekkende waarborgsom verlangen. Een volgens de gegevens van de frankeringsnota gespecificeerde kostennota wordt tegen teruggave van de kwitantie aan de afzender afgegeven.

§ 8. Het station van afzending moet op de vrachtbrief en het duplicaat de als gefrankeerd ontvangen kosten specificeren, tenzij de voor dit station geldende voorschriften bepalen, dat deze kosten slechts op het duplicaat moeten worden gespecificeerd. In het in § 7 bedoelde geval behoeven deze kosten niet op de vrachtbrief of het duplicaat te worden gespecificeerd.

Artikel 16

Belang bij de aflevering

§ 1. Voor elke zending kan het belang bij de aflevering worden aangegeven. Het bedrag daarvan moet in cijfers op de vrachtbrief worden vermeld en in de munteenheid van het land van vertrek, in een andere in de tarieven bepaalde munteenheid of in de rekeneenheid worden uitgedrukt.

§ 2. De vergoeding voor de aangifte van het belang bij de aflevering wordt voor het gehele betreffende traject volgens de tarieven van de spoorweg van afzending berekend.

Artikel 17

Remboursement en voorschot

§ 1. De afzender mag bij de aanneming ten vervoer op het station van afzending het goed met een remboursement tot ten hoogste de waarde daarvan belasten. Het bedrag daarvan moet in de munteenheid van het land van vertrek worden uitgedrukt; de tarieven kunnen uitzonderingen bepalen.

§ 2. De spoorweg is slechts tot uitbetaling van het remboursement verplicht, indien het bedrag daarvan door de geadresseerde is betaald. Dit bedrag moet binnen dertig dagen na deze betaling ter beschikking worden gesteld; na afloop van deze termijn is een rente van vijf procent 's jaars verschuldigd.

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

§ 4. L'envoi contre remboursement donne lieu à la perception d'une taxe fixée par les tarifs; cette taxe est due même si le remboursement est annulé ou diminué par une modification du contrat de transport conformément à l'article 30, § 1^{er}.

§ 5. Les débours ne sont admis qu'en application des prescriptions en vigueur à la gare expéditrice.

§ 6. Le montant du remboursement et celui des débours doivent être inscrits en chiffres sur la lettre de voiture.

Article 18

Responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture

L'expéditeur est responsable de l'exactitude des inscriptions portées par ses soins sur la lettre de voiture. Il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces inscriptions seraient irrégulières, inexactes, incomplètes ou portées 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.

Article 19

Etat, emballage et marquage de la marchandise

§ 1^{er}. 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 soit indiqué 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, en outre, être conforme aux prescriptions en vigueur à la gare expéditrice.

§ 3. Si l'expéditeur ne s'est pas conformé au § 2, le chemin de fer peut soit refuser la marchandise, 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 et doit notamment réparer le dommage subi de ce fait par le chemin de fer. A défaut d'inscription portée sur la lettre de voiture, la preuve de l'absence d'emballage ou de son état défectueux incombe au chemin de fer.

§ 5. Sauf exception prévue dans les tarifs, l'expéditeur d'un envoi de détail doit indiquer sur chaque colis ou sur une étiquette agréée par le chemin de fer, d'une manière claire et de façon indélébile ne permettant aucune confusion et concordant parfaitement avec les inscriptions portées sur la lettre de voiture :

- a) le nom et l'adresse du destinataire,
- b) la gare destinataire.

§ 3. Indien het goed geheel of gedeeltelijk aan de geadresseerde is afgeleverd zonder voorafgaande inning van het remboursement, moet de spoorweg aan de afzender de schade tot ten hoogste het bedrag van het remboursement vergoeden, behoudens zijn verhaal op de geadresseerde.

§ 4. Voor verzending onder remboursement wordt een in de tarieven vastgestelde vergoeding geheven; deze vergoeding is ook verschuldigd, indien het remboursement door een wijziging van de vervoerovereenkomst volgens artikel 30, § 1, wordt opgeheven of verlaagd.

§ 5. Voorschotten zijn slechts met toepassing van de voor het station van afzending geldende voorschriften toegelaten.

§ 6. Het bedrag van het remboursement of van het voorschot moet in cijfers op de vrachtbrief worden vermeld.

Artikel 18

Aansprakelijkheid voor de vermeldingen op de vrachtbrief

De afzender is aansprakelijk voor de juistheid van de door hem op de vrachtbrief vermelde gegevens. Hij draagt alle gevolgen, die daaruit ontstaan dat deze gegevens onjuist, onnauwkeurig of onvolledig zijn of op een andere dan de daarvoor bestemde plaats vermeld zijn. Indien deze plaats onvoldoende ruimte biedt, moet de afzender aldaar verwijzen naar de plaats op de vrachtbrief, waar de vermelding wordt voortgezet.

Artikel 19

Toestand, verpakking en merking van het goed

§ 1. Indien de spoorweg een goed, dat duidelijke tekenen van beschadiging vertoont, ten vervoer aanneemt, kan hij verlangen, dat de toestand van het goed op de vrachtbrief wordt vermeld.

§ 2. Indien het goed naar zijn aard een verpakking vereist, moet de afzender het zodanig verpakken, dat het beschermd is tegen geheel of gedeeltelijk verlies of beschadiging tijdens het transport en dat het geen schade aan personen, materieel of andere goederen kan toebrengen.

Overigens moet de verpakking aan de voor het station van afzending geldende voorschriften voldoen.

§ 3. Indien de afzender § 2 niet in acht heeft genomen, kan de spoorweg het goed weigeren of verlangen, dat de afzender op de vrachtbrief het ontbreken of de gebrekkige toestand van de verpakking door een nauwkeurige beschrijving daarvan erkent.

§ 4. De afzender is aansprakelijk voor alle gevolgen van het ontbreken of de gebrekkige toestand van de verpakking en moet met name de door de spoorweg daardoor geleden schade vergoeden. Bij gebreke van vermelding op de vrachtbrief moet de spoorweg het ontbreken of de gebrekkige toestand van de verpakking bewijzen.

§ 5. Behoudens de in de tarieven bepaalde uitzonderingen, moet de afzender van stukgoed op elk collo of op een door de spoorweg toegelaten etiket een duidelijke en onuitwisbare aanduiding, die elke verwarring uitsluit en volledig met de vermeldingen op de vrachtbrief overeenstemt, plaatsen van :

- a) naam en adres van de geadresseerde,
- b) het station van bestemming.

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

Les indications ou étiquettes périmées doivent être rendues illisibles ou enlevées par l'expéditeur.

§ 6. Sauf exception prévue dans les dispositions complémentaires ou dans les tarifs, les marchandises fragiles ou susceptibles de s'éparpiller dans les wagons, ainsi que celles qui pourraient salir ou détériorer les autres marchandises, sont transportées uniquement par wagons complets, à moins qu'elles ne soient emballées ou réunies de telle sorte qu'elles ne puissent se briser, se perdre, en salir ou en détériorer d'autres.

Article 20

Remise au transport et chargement de la marchandise

§ 1^{er}. Les opérations de remise au transport de la marchandise sont régies par les prescriptions 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 les Règles uniformes ne contiennent d'autres dispositions ou que la lettre de voiture ne mentionne une convention spéciale entre l'expéditeur et le chemin de fer.

Lorsque le chargement incombe à l'expéditeur, celui-ci doit respecter la limite de charge. Si les lignes empruntées comportent des limites de charge différentes, la limite la plus faible est valable pour le parcours total. Les dispositions 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.

§ 3. L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences d'un chargement défectueux effectué par lui et doit notamment réparer le dommage subi de ce fait par le chemin de fer. Toutefois, l'article 15 s'applique au paiement des frais occasionnés par la réfection d'un chargement défectueux. La preuve du chargement défectueux incombe au chemin de fer.

§ 4. Les marchandises doivent être transportées en wagons couverts, en wagons découverts, en wagons découverts bâchés ou en wagons spéciaux aménagés, selon les tarifs internationaux, à moins que les Règles uniformes ne contiennent d'autres dispositions 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.

§ 5. L'apposition des sceaux sur les wagons est régie par les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice.

L'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture le nombre et la désignation des sceaux qu'il appose sur les wagons.

Article 21

Vérification

§ 1^{er}. Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur et si les dispositions relatives au transport des marchandises admises sous condition ont été respectées.

§ 2. 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

De aanduidingen onder *a* en *b* moeten ook voorkomen op elk deel van een wagenlading, die in spoor/zeevervoer moet worden overgeladen.

Vervallen aanduidingen of etiketten moeten door de afzender onleesbaar worden gemaakt of worden verwijderd.

§ 6. Behoudens in de bijkomende bepalingen of in de tarieven bepaalde uitzonderingen worden goederen, die breekbaar zijn, zich in de wagons kunnen verspreiden of andere goederen kunnen verontreinigen of beschadigen, slechts als wagenlading vervoerd, tenzij zij zodanig zijn verpakt of samengevoegd, dat zij niet kunnen breken, verloren gaan of andere goederen verontreinigen of beschadigen.

Artikel 20

Aanbieding ten vervoer en lading van het goed

§ 1. Voor de wijze van aanbieding ten vervoer van het goed gelden de voor het station van afzending geldende voorschriften.

§ 2. De voor het station van afzending geldende voorschriften bepalen, of de belading door de spoorweg of door de afzender geschiedt, tenzij de Uniforme Regelen anders bepalen of de vrachtbrief een bijzondere overeenkomst tussen de afzender en de spoorweg vermeldt.

De afzender moet bij het laden de toelaatbare belading in acht nemen. Indien de toelaatbare beladingen op de te gebruiken lijnen verschillen, geldt de laagste voor het gehele traject. De bepalingen betreffende de in acht te nemen toelaatbare belading worden op dezelfde wijze als de tarieven gepubliceerd. De spoorweg geeft de afzender op diens verzoek de in acht te nemen toelaatbare belading op.

§ 3. De afzender is aansprakelijk voor alle gevolgen van een door hem verrichte gebrekkige belading en moet met name de door de spoorweg daarvoor geleden schade vergoeden. Op de betaling van de kosten wegens herstel van een gebrekkige belading is evenwel artikel 15 van toepassing. De spoorweg moet de gebrekkige belading bewijzen.

§ 4. De internationale tarieven bepalen, of de goederen in gesloten wagens, in open wagens, in open wagens met dekzeilen of in wagens met bijzondere voorzieningen moeten worden vervoerd, tenzij de Uniforme Regelen anders bepalen. Indien er geen internationale tarieven zijn of deze geen bepalingen daarvoor bevatten, zijn de voor het station van afzending geldende voorschriften van toepassing voor het gehele traject.

§ 5. De voor het station van afzending geldende voorschriften regelen de versluiting van de wagens.

De afzender moet op de vrachtbrief het aantal en de kenmerken van de door hem op de wagens aangebrachte versluitingen vermelden.

Artikel 21

Onderzoek

§ 1. De spoorweg heeft steeds het recht te onderzoeken, of de zending aan de op de vrachtbrief door de afzender vermelde gegevens beantwoordt en of de bepalingen betreffende het vervoer van voorwaardelijk toegelaten goederen in acht zijn genomen.

§ 2. Indien de inhoud van de zending wordt onderzocht, moet, naar gelang het onderzoek op het station van afzending of op het station

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 dispositions dans les lois et règlements de l'Etat où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer. Celui-ci ne peut cependant procéder à la vérification en cours de route que si cette opération est commandée par les nécessités de l'exploitation ou par les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives.

§ 3. Le résultat de la vérification des inscriptions portées sur la lettre de voiture doit être mentionné sur celle-ci. Si la vérification a lieu à la gare expéditrice, le résultat doit également être mentionné sur le duplicata de la lettre de voiture, lorsqu'il est détenu par le chemin de fer.

Si l'envoi ne répond pas aux inscriptions portées sur la lettre de voiture ou si les dispositions relatives au transport des marchandises admises sous condition n'ont pas été respectées, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés immédiatement.

Article 22

Constatacion de la masse et du nombre des colis

§ 1^{er}. Les prescriptions en vigueur dans chaque Etat déterminent les conditions dans lesquelles le chemin de fer doit constater la masse de la marchandise ou le nombre des colis, ainsi que la tare réelle des wagons.

Le chemin de fer doit mentionner sur la lettre de voiture le résultat de ces constatations.

§ 2. Si un pesage opéré par le chemin de fer après la conclusion du contrat de transport fait apparaître une différence, la masse constatée par la gare expéditrice ou, à défaut, la masse déclarée par l'expéditeur reste déterminante pour le calcul du prix de transport :

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

b) si ce pesage est effectué sur pont-bascule et ne fait pas apparaître une différence supérieure à deux pour cent de la masse constatée par la gare expéditrice ou, à défaut, de celle déclarée par l'expéditeur.

Article 23

Surcharge

§ 1^{er}. 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 si aucune surtaxe ne doit être perçue. Le cas échéant, l'expéditeur ou, en cas de modification du contrat de transport conformément à l'article 31, le destinataire est invité sans délai à donner des instructions concernant l'excédent de charge.

§ 2. Sans préjudice du paiement des surtaxes prévues à l'article 24, la surcharge est taxée, pour le parcours effectué, d'après le prix de transport appliqué au chargement principal. En cas de déchargement de l'excédent de charge, les frais de cette opération sont perçus d'après les tarifs du chemin de fer qui l'effectue.

Si l'ayant droit prescrit d'expédier l'excédent de charge à la gare destinataire du chargement principal, à une autre gare destinataire ou de le renvoyer à la gare expéditrice, il est traité comme un envoi distinct.

van bestemming geschiedt, de afzender of de geadresseerde worden uitgenodigd daarbij tegenwoordig te zijn. Indien de belanghebbende niet verschijnt of het onderzoek onderweg geschiedt, moet bij gebreke van andere bepalingen in de wetten en reglementen van de Staat waar het onderzoek geschiedt, dit in tegenwoordigheid van twee niet tot de spoorweg behorende getuigen geschieden. De spoorweg mag echter de inhoud van de zending slechts onderweg onderzoeken, indien zulks op grond van de dienstuitvoering of van de voorschriften van de douane of andere overheidsinstanties noodzakelijk is.

§ 3. Het resultaat van het onderzoek moet op de vrachtbrief worden vermeld. Indien het onderzoek op het station van afzending geschiedt, moet het resultaat ook worden vermeld op de duplicaat-vrachtbrief, indien deze zich bij de spoorweg bevindt.

Indien de zending niet aan de op de vrachtbrief vermelde gegevens beantwoordt of de bepalingen betreffende het vervoer van voorwaardelijk toegelaten goederen niet in acht zijn genomen, komen de kosten van het onderzoek, tenzij deze terstond worden betaald, ten laste van het goed.

Artikel 22

Vaststelling van massa en aantal van de colli

§ 1. De in elke Staat geldende voorschriften bepalen, onder welke voorwaarden de spoorweg de massa van het goed of het aantal colli en het werkelijke tarra van de wagens moet vaststellen.

De spoorweg moet het resultaat van deze vaststellingen op de vrachtbrief vermelden.

§ 2. Indien uit een weging door de spoorweg na afsluiting van de vervoerovereenkomst een verschil blijkt, blijft de door het station van afzending vastgestelde of, bij gebreke daarvan, de door de afzender aangegeven massa voor de berekening van de vervoerprijs bepalend :

a) indien het verschil kennelijk een gevolg is van de aard van het goed of atmosferische invloeden of

b) indien deze weging op een weegbrug is verricht en het verschil niet groter is dan twee procent van de door het station van afzending vastgestelde of, bij gebreke daarvan, de door de afzender aangegeven massa.

Artikel 23

Overbelasting

§ 1. Indien door het station van afzending of een tussenstation overbelasting bij een wagen is vastgesteld, kan het teveel geladene uit de wagen worden verwijderd, ook als geen boete verschuldigd is. In voorkomend geval wordt de afzender of, in geval van wijziging van de vervoerovereenkomst volgens artikel 31, de geadresseerde verzocht onverwijld instructies betreffende het teveel geladene te geven.

§ 2. Onverminderd de verplichting tot betaling van de in artikel 24 bedoelde boeten, wordt het teveel geladene voor het afgelegde traject berekend volgens de op de hoofdlading toegepaste vervoerprijs. De kosten van lossing van het teveel geladene worden berekend volgens de tarieven van de spoorweg, die de lossing verricht.

Indien de rechthebbende voorschrijft, dat het teveel geladene naar het station van bestemming van de hoofdlading, naar een ander station van bestemming of naar het station van afzending moet worden vervoerd, wordt het als een afzonderlijke zending behandeld.

Article 24

Surtaxe:

§ 1^{er}. Sans préjudice du paiement de la différence du prix de transport et d'une indemnité pour dommage éventuel, le chemin de fer peut percevoir :

a) une surtaxe égale à 1 unité de compte par kg de masse brute du colis entier :

1° en cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets exclus du transport en vertu du RID;

2° en cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets admis au transport sous condition en vertu du RID, ou d'observation de ses conditions;

b) une surtaxe égale à 5 unités de compte par 100 kg de masse excédant la limite de charge, lorsque le wagon a été chargé par l'expéditeur;

c) une surtaxe égale au double de la différence :

1° entre le prix de transport qui aurait dû être perçu depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire et celui qui a été calculé, en cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète de marchandises non prévues sous a, ou en général en cas de désignation pouvant faire bénéficier l'envoi d'un tarif plus réduit que celui qui est effectivement applicable;

2° entre le prix de transport de la masse déclarée et celui de la masse constatée, en cas d'indication d'une masse inférieure à la masse réelle.

Lorsqu'un envoi est constitué par des marchandises taxées à des prix différents et que la masse de chacune d'elles peut être déterminée 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.

§ 2. S'il y a, pour un même wagon, indication d'une masse inférieure à la masse réelle et surcharge, les surtaxes relatives à ces deux infractions sont perçues cumulativement.

§ 3. Les surtaxes grèvent la marchandise, quel que soit le lieu où ont été constatés les faits qui justifient leur perception.

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

§ 5. Aucune surtaxe ne peut être perçue en cas :

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

b) d'indication inexacte de la masse 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) de surcharge occasionnée au cours du transport par des influences atmosphériques, s'il est prouvé que le chargement du wagon ne dépassait pas la limite de charge lors de la remise au transport;

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

e) d'indication inexacte de la masse sans qu'il y ait surcharge, lorsque la différence entre la masse inscrite sur la lettre de voiture et celle constatée ne dépasse pas trois pour cent de la masse déclarée;

Artikel 24

Boeten

§ 1. Onverminderd de verplichting tot betaling van het verschil in vervoerprijs, en van de vergoeding van een eventuele schade, kan de spoorweg heffen :

a) een boete van één rekeneenheid per kilogram brutomassa van het gehele collo :

1° bij onjuiste, onnauwkeurige of onvolledige vermelding van volgens het RID van het vervoer uitgesloten stoffen en voorwerpen;

2° bij onjuiste, onnauwkeurige of onvolledige vermelding van volgens het RID voorwaardelijk ten vervoer toegelaten stoffen en voorwerpen of bij niet-inachtneming van de voorwaarden;

b) een boete van 5 rekeneenheden per 100 kilogram massa, die de toelaatbare belading overschrijdt, indien de wagen door de afzender is beladen;

c) een boete van tweemaal het verschil :

1° tussen de vervoerprijs, die vanaf het station van afzending tot het station van bestemming had moeten worden geïnd, en de vervoerprijs, die berekend is bij onjuiste, onnauwkeurige of onvolledige vermelding van niet onder a bedoelde goederen of bij elke vermelding, die tot toepassing van een lager dan het voor de zending werkelijk geldende tarief kan leiden;

2° tussen de vervoerprijs voor de aangegeven massa en die voor de vastgestelde massa, bij vermelding van een kleinere dan de werkelijke massa.

Indien een zending is samengesteld uit goederen, waarvoor verschillende vervoerprijzen gelden, en de massa van elk goed eenvoudig kan worden vastgesteld, wordt de boete volgens de voor elk goed geldende vervoerprijs berekend, indien deze wijze van berekening een lagere boete oplevert.

§ 2. Indien voor dezelfde wagen sprake is van vermelding van een kleinere dan de werkelijke massa en van overbelasting, worden de boeten voor deze beide overtredingen naast elkaar gegeven.

§ 3. De boeten komen ten laste van het goed, ongeacht waar de feiten, die hun heffing rechtvaardigen, zijn vastgesteld.

§ 4. Het bedrag van de boeten en de grond voor hun heffing moeten op de vrachtbrief worden vermeld.

§ 5. Geen boete kan worden gegeven bij :

a) onnauwkeurige vermelding van de massa, indien de spoorweg volgens de voor het station van afzending geldende voorschriften tot weging verplicht is;

b) onnauwkeurige vermelding van de massa of overbelasting, indien de afzender op de vrachtbrief weging door de spoorweg heeft verzocht;

c) tijdens het vervoer door atmosferische invloed veroorzaakte overbelasting, indien wordt bewezen, dat de belading van de wagen bij de aanbidding ten vervoer de toelaatbare belading niet overschreed;

d) vergroting van de massa tijdens het vervoer, zonder overbelasting, indien wordt bewezen, dat deze vergroting het gevolg is van atmosferische invloeden;

e) onnauwkeurige vermelding van de massa, zonder overbelasting, indien het verschil tussen de op de vrachtbrief vermelde massa en de vastgestelde massa niet groter is dan drie procent van de aangegeven massa;

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

Article 25

Pièces pour les formalités administratives. Fermeture par la douane

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

Cependant, lorsque ces pièces ne sont pas jointes à la lettre de voiture ou si elles doivent être fournies par le destinataire, l'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture la gare, le bureau de douane ou de toute autre autorité où les pièces respectives seront mises à la disposition du chemin de fer et où les formalités doivent être remplies. Si l'expéditeur assiste lui-même aux formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives ou s'y fait représenter par un mandataire, il suffit que ces pièces soient présentées lors des dites formalités.

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

§ 3. L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tout dommage résultant 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, du défaut d'utilisation ou de l'utilisation irrégulière des pièces énumérées sur la lettre de voiture qui accompagnent celle-ci, ou qui lui ont été confiées; toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 4. L'expéditeur doit se conformer aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives au sujet de l'emballage et du bâchage des marchandises. Si l'expéditeur n'a pas emballé ou bâché les marchandises conformément à ces prescriptions, le chemin de fer peut y pourvoir; les frais consécutifs grèvent la marchandise.

§ 5. Le chemin de fer peut refuser les envois dont les sceaux apposés par les douanes ou d'autres autorités administratives sont endommagés ou défectueux.

Article 26

Accomplissement des formalités administratives

§ 1^{er}. En cours de route, les formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives sont accomplies par le chemin de fer. Néanmoins, celui-ci peut en confier le soin à un mandataire.

§ 2. Dans l'accomplissement de ces formalités, le chemin de fer répond de sa faute ou de celle de son mandataire; toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 3. L'expéditeur, par une inscription portée sur la lettre de voiture, ou le destinataire qui donne un ordre conformément à l'article 31, peut demander :

a) d'assister lui-même à ces formalités ou de s'y faire représenter par un mandataire, pour fournir tous renseignements et formuler toutes observations utiles;

f) overbelasting, indien de spoorweg de toelaatbare belading noch heeft gepubliceerd noch aan de afzender heeft opgegeven op zodanige wijze, dat hij deze in acht kon nemen.

Artikel 25

Bescheiden voor de administratieve formaliteiten. Douane-versluiting

§ 1. De afzender moet bij de vrachtbrief de bescheiden voegen, die nodig zijn voor de vervulling, vóór de aflevering van het goed, van de door de douane en andere overheidsinstanties vereiste formaliteiten. Deze bescheiden mogen niet meer dan in één vrachtbrief vermelde goederen betreffen, tenzij de voorschriften van de douane of andere overheidsinstanties of de tarieven anders bepalen.

Indien deze bescheiden niet bij de vrachtbrief zijn gevoegd of indien zij door de geadresseerde moeten worden verstrekt, moet de afzender echter op de vrachtbrief het station of het kantoor van de douane of een andere instantie, waar deze bescheiden ter beschikking van de spoorweg zullen zijn en waar de formaliteiten moeten worden vervuld, vermelden. Indien de afzender zelf of zijn gemachtigde bij de door de douane of andere overheidsinstanties vereiste formaliteiten tegenwoordig is, is het voldoende dat deze bescheiden bij de vervulling van de formaliteiten worden overgelegd.

§ 2. De spoorweg is niet verplicht te onderzoeken, of de bijgevoegde bescheiden volledig en juist zijn.

§ 3. De afzender is jegens de spoorweg aansprakelijk voor elke schade als gevolg van het ontbreken, de onvolledigheid of de onjuistheid van de bescheiden, behoudens in geval van schuld van de spoorweg.

De spoorweg is in geval van schuld aansprakelijk voor de gevolgen van verlies of van niet- of onjuist gebruik van de in de vrachtbrief vermelde en daarbij gevoegde of aan hem ter beschikking gestelde bescheiden; een eventuele schadevergoeding kan evenwel nimmer hoger zijn dan bij verlies van het goed.

§ 4. De afzender moet de voorschriften van de douane of andere overheidsinstanties betreffende de verpakking en afdekking van de goederen in acht nemen. Indien de afzender de goederen niet overeenkomstig deze voorschriften heeft verpakt of afgedekt, kan de spoorweg daarin voorzien; de ontstane kosten komen ten laste van het goed.

§ 5. De spoorweg kan zendingen, waarvan de door de douane of andere overheidsinstanties aangebrachte versluiting beschadigd of gebrekkig is, weigeren.

Artikel 26

Vervulling van de administratieve formaliteiten

§ 1. Onderweg worden de door de douane of andere overheidsinstanties vereiste formaliteiten door de spoorweg vervuld. Deze kan daartoe evenwel een ander machtigen.

§ 2. Bij de vervulling van deze formaliteiten is de spoorweg aansprakelijk in geval van eigen schuld of die van zijn gemachtigde; een eventuele schadevergoeding kan evenwel nimmer hoger zijn dan bij verlies van het goed.

§ 3. De afzender kan door een vermelding op de vrachtbrief of de geadresseerde door een opdracht volgens artikel 31 verzoeken :

a) dat hijzelf of zijn gemachtigde bij deze formaliteiten tegenwoordig is om alle inlichtingen te verstrekken en alle ter zake dienende opmerkingen te maken;

b) d'accomplir lui-même ces formalités ou de les faire accomplir par un mandataire, dans la mesure où les lois et règlements de l'Etat où elles doivent s'effectuer le permettent;

c) de procéder au paiement des droits de douane et autres frais, lorsque lui-même ou son mandataire assiste aux formalités ou les accomplit, dans la mesure où les lois et règlements de l'Etat où elles s'effectuent permettent ce paiement.

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

§ 4. Si l'expéditeur a désigné, pour l'accomplissement des formalités, une gare où les prescriptions en vigueur ne permettent pas de les accomplir, ou bien s'il a prescrit, pour ces formalités, 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 utilisé dans la lettre de voiture une mention d'affranchissement englobant les droits de douane, le chemin de fer peut accomplir les formalités douanières à son choix soit en cours de route, soit à la gare destinataire.

§ 5. Sous réserve de l'exception prévue au § 4, deuxième alinéa, le destinataire peut accomplir les formalités douanières à la gare destinataire pourvue d'un bureau de douane, si le dédouanement à l'arrivée est demandé dans la lettre de voiture ou si, en l'absence de cette demande, la marchandise arrive sous régime de douane. Le destinataire peut également accomplir ces formalités à la gare destinataire non pourvue d'un bureau de douane, si les lois et règlements de l'Etat le permettent ou s'il y a une autorisation préalable du chemin de fer et de la douane. L'exercice de l'un de ces droits implique le paiement préalable des frais grevant la marchandise.

Toutefois, le chemin de fer peut procéder conformément au § 4 si le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture dans le délai prévu par les prescriptions en vigueur à la gare destinataire.

Article 27

Délais de livraison

§ 1^{er}. Les délais de livraison sont fixés par des accords conclus entre les chemins de fer participant au transport ou par les tarifs internationaux applicables depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire. Pour certains trafics particuliers et sur certaines relations, ces délais peuvent également être établis sur la base des plans de transport applicables entre les chemins de fer intéressés; dans ce cas, ils doivent être repris dans des tarifs internationaux ou des conventions spéciales, qui prévoient éventuellement les dérogations aux §§ 3 à 9 ci-dessous.

Tous ces délais ne peuvent être supérieurs à ceux résultant des paragraphes suivants.

§ 2. A défaut d'indication des délais de livraison prévue au § 1^{er}, et sous réserve des paragraphes ci-après les délais de livraison sont les suivants :

a) Pour les wagons complets :

1. En grande vitesse :

Délai d'expédition : 12 heures;

Délai de transport, par fraction indivisible de 400 km : 24 heures;

2. En petite vitesse :

Délai d'expédition : 24 heures;

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

b) dat hijzelf of zijn gemachtigde deze formaliteiten vervult, voor zover de wetten en reglementen van de Staat, waar deze formaliteiten plaatsvinden, zulks toelaten;

c) dat hij, indien hijzelf of zijn gemachtigde bij deze formaliteiten tegenwoordig is of deze vervult, de douanerechten en andere kosten betaalt, voor zover de wetten en reglementen van de Staat, waar deze formaliteiten plaatsvinden, zulks toelaten.

Noch de afzender, noch de beschikkingsgerechtigde geadresseerde, noch hun gemachtigde mogen het goed in bezit nemen.

§ 4. Indien de afzender voor de vervulling van de formaliteiten een station heeft aangewezen, waar zulks wegens de geldende voorschriften niet mogelijk is, of indien hij daarvoor een procedure heeft voorgeschreven, die niet kan worden uitgevoerd, handelt de spoorweg op de wijze, die hij voor de rechthebbende het gunstigst acht, en deelt hij aan de afzender de genomen maatregelen mee.

Indien de afzender op de vrachtbrief een frankering inclusief de douanerechten heeft vermeld, kan de spoorweg de douaneformaliteiten naar zijn keuze onderweg of op het station van bestemming vervullen.

§ 5. Behoudens de in § 4, tweede alinea, genoemde uitzondering, mag de geadresseerde de douaneformaliteiten op het station van bestemming, waar een douanekantoor is gevestigd, vervullen, indien op de vrachtbrief de vrijmaking bij aankomst wordt verzocht of, bij gebreke van dit verzoek, het goed onder douaneversluiting aankomt. De geadresseerde mag deze formaliteiten eveneens op het station van bestemming, waar geen douanekantoor gevestigd is, vervullen, indien de wetten en reglementen van de Staat zulks toelaten of met voorafgaande machtiging van de spoorweg en de douane. Deze rechten kunnen slechts worden uitgeoefend na betaling van de op het goed drukkende kosten.

De spoorweg kan evenwel volgens § 4 handelen, indien de geadresseerde de vrachtbrief niet binnen de door de voor het station van bestemming geldende voorschriften bepaalde termijn in ontvangst heeft genomen.

Artikel 27

Leveringstermijnen

§ 1. De leveringstermijnen worden door overeenkomsten tussen de aan het vervoer deelnemende spoorwegen of door de vanaf het station van afzending tot het station van bestemming geldende internationale tarieven bepaald. Voor bepaalde bijzondere vervoeren en in bepaalde relaties kunnen deze termijnen ook op grond van tussen de betrokken spoorwegen geldende vervoersplannen worden vastgesteld. In dit geval moeten zij zijn opgenomen in internationale tarieven of bijzondere overeenkomsten, die van de §§ 3 tot en met 9 mogen afwijken.

Al deze termijnen mogen niet langer zijn, dan die welke uit de volgende paragrafen voortvloeien.

§ 2. Bij gebreke van leveringstermijnen volgens § 1, zijn, behoudens het in de volgende paragrafen bepaalde, de leveringstermijnen :

a) Voor wagenladingen :

1. Als snelgoed :

Termijn voor de verzending : 12 uur;

Termijn voor het vervoer per 400 km of gedeelte daarvan : 24 uur;

2. Als vrachtgoed :

Termijn voor de verzending : 24 uur;

Termijn voor het vervoer per 300 km of gedeelte daarvan : 24 uur;

b) Pour les envois de détail :

1. En grande vitesse :

Délai d'expédition : 12 heures ;

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

2. En petite vitesse :

Délai d'expédition : 24 heures ;

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

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

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

§ 4. Le chemin de fer peut fixer les délais supplémentaires d'une durée déterminée dans les cas suivants :

a) Envois remis au transport ou livrables en dehors des gares ;

b) Envois empruntant :

1. Une ligne ou un réseau non équipé pour le traitement rapide des envois ;

2. Un raccordement reliant deux lignes d'un même réseau ou de réseaux différents ;

3. Une ligne secondaire ;

4. Des lignes dont l'écartement des rails est différent ;

5. La mer ou les voies navigables intérieures ;

6. Une route s'il n'existe pas de liaison ferroviaire ;

c) Envois taxés à des tarifs intérieurs spéciaux ou exceptionnels à prix réduits ;

d) Circonstances extraordinaires de nature à déterminer un développement anormal du trafic ou des difficultés anormales pour l'exploitation.

§ 5. Les délais supplémentaires prévus sous § 4, a à c, doivent figurer dans les tarifs ou dans les prescriptions dûment publiées dans chaque Etat.

Ceux prévus sous § 4, 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. Toutefois, pour les envois en grande vitesse, le délai commence à courir vingt-quatre heures plus tard lorsque le jour qui suit celui de l'acceptation 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. Sauf faute imputable au chemin de fer, le délai de livraison est prolongé de la durée du séjour nécessité par :

a) La vérification conforme aux articles 21 et 22, § 1, qui fait apparaître des différences par rapport aux inscriptions portées sur la lettre de voiture ;

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

c) La modification du contrat de transport conformément aux articles 30 ou 31 ;

d) Les soins spéciaux à donner à la marchandise ;

b) Voor stukgoed :

1. Als snelgoed :

Termijn voor de verzending : 12 uur ;

Termijn voor het vervoer per 300 km of gedeelte daarvan : 24 uur ;

2. Als vrachtgoed :

Termijn voor de verzending : 24 uur ;

Termijn voor het vervoer per 200 km of gedeelte daarvan : 24 uur.

Alle afstanden hebben betrekking op tariefkilometers.

§ 3. De termijn voor het vervoer wordt over de gehele afstand tussen het station van afzending en het station van bestemming berekend. De termijn voor de verzending wordt, ongeacht het aantal gebruikte spoorwegnetten, slechts éénmaal berekend.

§ 4. De spoorweg kan toeslagtermijnen van een bepaalde duur vaststellen in de volgende gevallen :

a) Zendingen, die buiten de stations ten vervoer worden aangeboden of afgeleverd ;

b) Zendingen, die worden vervoerd over :

1. Een lijn of net, dat niet voor snelle behandeling van zendingen is uitgerust ;

2. Een verbindingsspoor, dat twee lijnen van hetzelfde net of van verschillende netten verbindt ;

3. Een secundaire lijn ;

4. Lijnen met verschillende spoorwijdte ;

5. De zee of bevaarbare binnenwateren ;

6. De weg, indien er geen spoorwegverbinding is ;

c) Zendingen, waarvoor verlaagde prijzen volgens nationale bijzondere of uitzonderingstarieven gelden ;

d) Een ongewone vervoerstoeiname of ongewone moeilijkheden voor de dienstuitvoering als gevolg van buitengewone omstandigheden.

§ 5. De in § 4, a tot en met c, bedoelde toeslagtermijnen moeten in de tarieven of de in elke Staat naar behoren gepubliceerde voorschriften zijn opgenomen.

De in § 4, d, bedoelde toeslagtermijnen moeten worden gepubliceerd en kunnen niet vóór hun publicatie in werking treden.

§ 6. De leveringstermijn begint des middernachts na de aanneming ten vervoer van het goed. Voor snelgoed-zendingen begint de termijn evenwel 24 uur later, indien de op de aanneming volgende dag een zondag of een wettelijke feestdag is en het station van afzending op die zon- of feestdag niet voor snelgoed-zendingen is geopend.

§ 7. Behoudens schuld van de spoorweg, wordt de leveringstermijn verlengd met de duur van een oponthoud als gevolg van :

a) Onderzoek volgens de artikelen 21 en 22, § 1, waarbij afwijkingen van de op de vrachtbrief vermelde gegevens worden vastgesteld ;

b) Vervulling van de door de douane of andere overheidsinstanties vereiste formaliteiten ;

c) Wijziging van de vervoerovereenkomst volgens de artikel 30 en 31 ;

d) Aan het goed te besteden bijzondere zorg ;

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

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

La cause et la durée de ces prolongations doivent être mentionnées dans la lettre de voiture. Le cas échéant, elles peuvent être prouvées par d'autres moyens.

§ 8. Le délai de livraison est suspendu pour :

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

b) La grande vitesse, les dimanches et certains jours fériés légaux lorsque, dans un Etat, les prescriptions en vigueur prévoient pour ceux-ci une suspension du délai de livraison en trafic ferroviaire intérieur;

c) La grande et la petite vitesse, les samedis lorsque, dans un Etat, les prescriptions en vigueur prévoient pour ceux-ci une suspension du délai de livraison en trafic ferroviaire intérieur.

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

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

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

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

b) La marchandise est tenue à la disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en gare et ne faisant 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 28

Livraison

§ 1^{er}. Le chemin de fer doit remettre la lettre de voiture et livrer la marchandise au destinataire, à la gare destinataire, contre décharge et 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 au destinataire, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur à la gare destinataire :

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

b) L'entreposage auprès du chemin de fer de la marchandise ou son dépôt chez un commissionnaire-expéditeur ou dans un entrepôt public.

§ 3. Les prescriptions en vigueur à la gare destinataire ou les conventions avec le destinataire déterminent si le chemin de fer a le droit ou l'obligation de lui remettre la marchandise ailleurs qu'à la gare destina-

e) Overlading of beladingsherstel wegens gebrekkige belading door de afzender;

f) Elke verkeerssterming, waardoor het begin of de voortzetting van het vervoer tijdelijk wordt verhinderd.

De oorzaak en de duur van deze verlengingen moeten op de vrachtbrief worden vermeld. Zij kunnen eventueel met andere middelen worden bewezen.

§ 8. De leveringstermijn wordt geschorst voor :

a) Vrachtgoed : op zondagen en wettelijke feestdagen;

b) Snelgoed : op zondagen en bepaalde wettelijke feestdagen, indien de in een Staat geldende voorschriften voor deze dagen een schorsing van de leveringstermijn in het nationaal spoorwegvervoer bepalen;

c) Snel- en vrachtgoed : op zaterdagen, indien de in een Staat geldende voorschriften voor deze dagen een schorsing van de leveringstermijn in het nationaal spoorwegvervoer bepalen.

§ 9. Indien de leveringstermijn na sluitingstijd van het station van bestemming zou eindigen, wordt het einde daarvan tot twee uur na de eerstvolgende openstelling van het station opgeschort.

Bovendien wordt het einde van de leveringstermijn voor snelgoetzendingen, indien deze op een in § 8, b, bedoelde zon- of feestdag zou eindigen, tot het overeenkomstige uur van de eerstvolgende werkdag opgeschort.

§ 10. De leveringstermijn is nagekomen, indien vóór het einde daarvan :

a) Van de aankomst van het goed kennis is gegeven en het goed ter beschikking van de geadresseerde staat, indien het zendingen betreft, die op het station moeten worden afgeleverd en waarvan een kennisgeving van aankomst moet worden gezonden;

b) Het goed ter beschikking van de geadresseerde staat, indien het zendingen betreft, die op het station moeten worden afgeleverd en waarvan geen kennisgeving van aankomst behoeft te worden gezonden;

c) Het goed ter beschikking van de geadresseerde is gesteld, indien het zendingen betreft, die buiten het station moeten worden afgeleverd.

Artikel 28

Aflevering

§ 1. De spoorweg moet op het station van bestemming, tegen kwijting en betaling van de ten laste van de geadresseerde gebrachte vorderingen van de spoorweg, aan de geadresseerde de vrachtbrief afgeven en het goed afleveren.

De aanneming van de vrachtbrief verplicht de geadresseerde het bedrag van de te zijnen laste gebrachte vorderingen aan de spoorweg te betalen.

§ 2. Met aflevering aan de geadresseerde worden, indien zulks volgens de voor het station van bestemming geldende voorschriften geschiedt, gelijk gesteld :

a) De afgifte van het goed aan de douane- of belastinginstanties in hun niet door de spoorweg beheerde expeditie- en opslagruimten;

b) De inbewaarneming van het goed door de spoorweg of de inbewaaring daarvan aan een expéditeur of in een openbaar entrepôt.

§ 3. De voor het station van bestemming geldende voorschriften of de overeenkomsten met de geadresseerde bepalen, of de spoorweg het recht of de verplichting heeft het goed elders dan op het station van

taire, soit sur embranchement particulier, soit à son domicile, soit dans un dépôt du chemin de fer. Si celui-ci remet ou fait remettre la marchandise sur un embranchement particulier, à domicile ou dans un dépôt, la livraison est réputée effectuée au moment de cette remise. Sauf convention contraire entre le chemin de fer et l'utilisateur d'un embranchement particulier, les opérations effectuées par le chemin de fer, pour le compte et sous la direction de cet utilisateur, ne sont pas couvertes par le contrat de transport.

§ 4. Après l'arrivée de la marchandise à la gare destinataire, le destinataire peut 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 39, § 1^{er}, le destinataire peut 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 réception de la lettre de voiture et 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 prescriptions en vigueur à la gare destinataire.

Article 29

Rectification des perceptions

§ 1^{er}. En cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans le calcul ou la perception des frais, le trop-perçu n'est restitué par le chemin de fer ou le moins-perçu versé à celui-ci que si la différence excède 4 unités de compte par lettre de voiture. La restitution est effectuée d'office.

§ 2. Le paiement au chemin de fer des moins-perçus incombe à l'expéditeur si la lettre de voiture n'est pas retirée. Lorsque la lettre de voiture a été acceptée par le destinataire ou le contrat de transport modifié conformément à l'article 31, l'expéditeur n'est tenu au paiement d'un moins-perçu que dans la mesure où celui-ci porte sur les frais à sa charge en vertu de la mention d'affranchissement utilisée dans la lettre de voiture. Le complément du moins-perçu est à la charge du destinataire.

§ 3. Les sommes dues en vertu de cet article portent intérêt à cinq pour cent l'an à partir du jour de la réception de la mise en demeure de payer ou du jour de la réclamation prévue à l'article 53 ou, s'il n'y a eu ni mise en demeure ni réclamation, du jour de la demande en justice.

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

TITRE III

MODIFICATION DU CONTRAT DE TRANSPORT

Article 30

Modification par l'expéditeur

§ 1^{er}. L'expéditeur peut, par des ordres ultérieurs, modifier le contrat de transport en prescrivant :

- a) le retrait de la marchandise à la gare expéditrice;
- b) l'arrêt de la marchandise en cours de route;

bestemming aan de geadresseerde af te geven, te weten op een particuliere spoor aansluiting, aan zijn huis of in een depot van de spoorweg. Indien de spoorweg het goed op een spoor aansluiting, aan huis of in een depot afgeeft of doet afgeven, geldt het goed op het tijdstip van deze afgifte als afgeleverd. Behoudens afwijkende overeenkomst tussen de spoorweg en de gebruiker van een spoor aansluiting, vallen de door de spoorweg voor rekening en onder leiding van deze gebruiker verrichte handelingen niet onder de vervoerovereenkomst.

§ 4. Na aankomst van het goed op het station van bestemming kan de geadresseerde de spoorweg verzoeken hem de vrachtbrief af te geven en het goed af te leveren.

Indien het verlies van het goed is vastgesteld of het goed niet binnen de in artikel 39, § 1, genoemde termijn is aangekomen, kan de geadresseerde op eigen naam zijn rechten uit de vervoerovereenkomst jegens de spoorweg doen gelden.

§ 5. De rechthebbende kan, zelfs na ontvangst van de vrachtbrief en betaling van de kosten, de aanneming van het goed weigeren, zolang een ter vaststelling van beweerde schade door hem verlangd onderzoek niet is geschied.

§ 6. Overigens gelden voor de wijze van aflevering van het goed de voor het station van aflevering geldende voorschriften.

Artikel 29

Correctie van geïnde bedragen

§ 1. In geval van onjuiste toepassing van een tarief of van vergissing bij de berekening of de inning van de kosten moet het te veel of te weinig geïnde bedrag slechts door de spoorweg terugbetaald of aan de spoorweg bijbetaald worden, indien het verschil meer dan 4 rekeneenheden per vrachtbrief bedraagt. De terugbetaling geschiedt ambtshalve.

§ 2. Het te weinig geïnde bedrag is aan de spoorweg verschuldigd door de afzender, indien de vrachtbrief niet in ontvangst wordt genomen. Indien de geadresseerde de vrachtbrief in ontvangst heeft genomen of de vervoerovereenkomst volgens artikel 31 heeft gewijzigd, is de afzender tot de betaling van het te weinig geïnde bedrag slechts verplicht, voor zover dit volgens het frankeringsvoorschrift van de vrachtbrief voor zijn rekening genomen kosten betreft. Het restantbedrag komt ten laste van de geadresseerde.

§ 3. Over de volgens dit artikel verschuldigde bedragen wordt een rente van vijf procent 's jaars berekend vanaf de dag van ontvangst van de aanmaning of van de in artikel 53 bedoelde vordering buiten rechte of, bij gebreke daarvan, vanaf de dag van de vordering in rechte.

Indien de rechthebbende niet binnen een hem gestelde redelijke termijn de nodige bewijstukken voor de definitieve regeling van de vordering aan de spoorweg overlegt, wordt geen rente berekend vanaf het einde van de gestelde termijn tot de daadwerkelijke overlegging van de stukken.

TITEL III

WIJZIGING VAN DE VERVOEROVEREENKOMST

Artikel 30

Wijziging door de afzender

§ 1. De afzender kan, door nadere opdrachten, de vervoerovereenkomst wijzigen door voor te schrijven :

- a) de teruggave van het goed op het station van afzending;
- b) ophouding van het goed onderweg;

- c) l'ajournement de la livraison de la marchandise;
- d) la livraison de la marchandise à une personne autre que le destinataire inscrit sur la lettre de voiture;
- e) la livraison de la marchandise à une gare autre que la gare destinataire inscrite sur la lettre de voiture;
- f) le renvoi de la marchandise à la gare expéditrice;
- g) l'établissement d'un remboursement;
- h) l'augmentation, la diminution ou l'annulation d'un remboursement;
- i) la mise à sa charge de frais d'un envoi non affranchi ou l'augmentation de ceux pris en charge conformément à l'article 15, § 2.

Les tarifs du chemin de fer expéditeur peuvent prévoir que les ordres visés sous g à i ne sont pas admis.

Les dispositions complémentaires ou les tarifs internationaux en vigueur entre les chemins de fer participant au transport peuvent admettre des ordres non énumérés ci-dessus.

En aucun cas, les ordres ne doivent avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 2. Ces ordres doivent être donnés à la gare expéditrice au moyen d'une déclaration écrite conforme au modèle fixé et publié par le chemin de fer.

Cette déclaration doit être reproduite et signée par l'expéditeur sur le duplicata de la lettre de voiture, qui doit être présenté en même temps au chemin de fer. La gare expéditrice certifie la réception de l'ordre en apposant son timbre à date sur le duplicata, au-dessous de la déclaration de l'expéditeur, à qui ce duplicata doit alors être restitué.

Quand l'expéditeur demande l'augmentation, la diminution ou l'annulation d'un remboursement, il doit produire le titre qui lui a été délivré. En cas d'augmentation ou de diminution du remboursement, ce titre est, après rectification, rendu à l'expéditeur; en cas d'annulation, il n'est pas restitué.

Tout ordre donné sous des formes autres que celles prescrites est nul.

§ 3. Si le chemin de fer donne suite aux ordres de l'expéditeur sans exiger la présentation du duplicata, alors que ce dernier a été transmis au destinataire, le chemin de fer est responsable envers celui-ci du dommage en résultant. Toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 4. Le droit pour l'expéditeur, même en possession du duplicata de la lettre de voiture, de modifier le contrat de transport s'éteint dans les cas où le destinataire :

- a) a retiré la lettre de voiture;
- b) a accepté la marchandise;
- c) a fait valoir ses droits conformément à l'article 28, § 4;
- d) est autorisé, conformément à l'article 31, 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 et aux instructions du destinataire.

Article 31

Modification par le destinataire

§ 1^{er}. 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 l'inscription « Destinataire non autorisé à donner des ordres ultérieurs »

- c) uitstel van de aflevering van het goed;
- d) aflevering van het goed aan een ander persoon dan de op de vrachtbrief vermelde geadresseerde;
- e) aflevering van het goed op een ander station dan het op de vrachtbrief vermelde station van bestemming;
- f) terugzending van het goed naar het station van afzending;
- g) belasting met een remboursement;
- h) verhoging, verlaging of opheffing van een remboursement;
- i) voor eigen rekening nemen van de kosten van een ongefrankeerde zending of verhoging van de volgens artikel 15, § 2, voor zijn rekening genomen kosten.

De tarieven van de spoorweg van afzending kunnen bepalen, dat de onder g tot en met i bedoelde opdrachten niet zijn toegelaten.

De tussen de aan het vervoer deelnemende spoorwegen geldende bijkomende bepalingen of internationale tarieven kunnen hiervóór niet-genoemde opdrachten toelaten.

In geen geval mogen de opdrachten een splitsing van de zending ten gevolge hebben.

§ 2. Deze opdrachten moeten aan het station van afzending door middel van een schriftelijke verklaring volgens een door de spoorweg vastgesteld en gepubliceerd model worden gegeven.

Deze verklaring moet door de afzender ook worden opgenomen en ondertekend op de duplicaat-vrachtbrief, die gelijktijdig aan de spoorweg moet worden overgelegd. Het station van afzending bevestigt de ontvangst van de opdracht door zijn datumstempel op het duplicaat af te drukken onder de verklaring van de afzender, aan wie het duplicaat dan moet worden teruggegeven.

Indien de afzender verhoging, verlaging of opheffing van een remboursement verlangt, moet hij het hem afgegeven bewijsstuk overleggen. Bij verhoging of verlaging van het remboursement wordt dit stuk na wijziging aan de afzender teruggegeven; bij opheffing wordt het hem niet teruggegeven.

Elke op een andere dan de voorgeschreven wijze gegeven opdracht is nietig.

§ 3. Indien de spoorweg een opdracht van de afzender uitvoert zonder overlegging van de duplicaat-vrachtbrief te verlangen, is hij voor de daaruit ontstane schade aansprakelijk jegens de geadresseerde, aan wie dit duplicaat is overgegeven; een eventuele schadevergoeding kan evenwel nimmer hoger zijn dan bij verlies van het goed.

§ 4. Het recht van de afzender tot wijziging van de vervoerovereenkomst vervalt, ook indien hij de duplicaat-vrachtbrief bezit, ingeval de geadresseerde :

- a) de vrachtbrief in ontvangst heeft genomen;
- b) het goed heeft aangenomen;
- c) zijn rechten volgens artikel 28, § 4, heeft doen gelden;
- d) volgens artikel 31 bevoegd is opdrachten te geven en de zending in het douane-gebied van het land van bestemming is aangekomen.

Vanaf dit tijdstip moet de spoorweg de opdrachten en aanwijzingen van de geadresseerde opvolgen.

Artikel 31

Wijziging door de geadresseerde

§ 1. Indien de afzender noch de het vervoer in het land van bestemming betreffende kosten voor zijn rekening heeft genomen, noch op de vrachtbrief « Geadresseerde niet beschikkingsbevoegd »

rieurs, le destinataire peut, par des ordres ultérieurs, modifier le contrat de transport en prescrivant :

- a) l'arrêt de la marchandise en cours de route;
- b) l'ajournement de la livraison de la marchandise;
- c) la livraison de la marchandise, dans le pays de destination, à une personne autre que le destinataire inscrit sur la lettre de voiture;
- d) la livraison de la marchandise, dans le pays de destination, à une gare autre que la gare destinataire inscrite sur la lettre de voiture, sauf dispositions contraires des tarifs internationaux;
- e) l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives conformément à l'article 26, § 3.

Les dispositions complémentaires ou les tarifs internationaux en vigueur entre les chemins de fer participant au transport peuvent admettre des ordres non énumérés ci-dessus.

En aucun cas, les ordres ne doivent avoir pour effet de diviser l'envoi.

Les ordres du destinataire ne sont exécutoires qu'après l'entrée de l'envoi dans le territoire douanier du pays de destination.

§ 2. Ces ordres doivent être donnés, à la gare destinataire ou à la gare d'entrée dans le pays de destination, au moyen d'une déclaration écrite conforme au modèle fixé et publié par le chemin de fer.

Tout ordre donné sous des formes autres que celles prescrites est nul.

§ 3. Le droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport s'éteint dans les cas où il a :

- a) retiré la lettre de voiture;
- b) accepté la marchandise;
- c) fait valoir ses droits conformément à l'article 28, § 4;
- d) désigné conformément au § 1^{er}, c, une personne et que celle-ci a retiré la lettre de voiture ou fait valoir ses droits conformément à l'article 28, § 4.

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

Article 32

Exécution des ordres ultérieurs

§ 1^{er}. Le chemin de fer ne peut refuser d'exécuter les ordres donnés conformément aux articles 30 et 31, ni en retarder l'exécution, sauf si :

- a) elle n'est plus possible au moment où les ordres parviennent à la gare qui doit les exécuter;
- b) elle est de nature à perturber le service régulier de l'exploitation;
- c) elle est en opposition, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, avec les lois et règlements d'un Etat, notamment avec les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives;
- d) la valeur de la marchandise, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, ne couvre pas, selon l'appréciation du chemin de fer, tous les frais dont la marchandise sera grevée à l'arrivée à sa nouvelle destination, à moins que ces frais ne soient payés ou que leur paiement ne soit garanti immédiatement.

Celui qui a donné des ordres est avisé le plus tôt possible des empêchements à leur exécution.

heeft vermeld, kan de geadresseerde, door nadere opdrachten, de vervoerovereenkomst wijzigen door voor te schrijven :

- a) ophouding van het goed onderweg;
- b) uitstel van de aflevering van het goed;
- c) aflevering van het goed in het land van bestemming aan een ander persoon dan de op de vrachtbrief vermelde geadresseerde;
- d) aflevering van het goed in het land van bestemming op een ander station dan het op de vrachtbrief vermelde station van bestemming, behoudens afwijkende bepalingen in de internationale tarieven;
- e) vervulling van de door de douane of andere overheidsinstanties vereiste formaliteiten volgens artikel 26, § 3.

De tussen de aan het vervoer deelnemende spoorwegen geldende bijkomende bepalingen of internationale tarieven kunnen hiervóór niet-genoemde opdrachten toelaten.

In geen geval mogen de opdrachten een splitsing van de zending ten gevolge hebben.

De opdrachten van de geadresseerde gelden eerst, nadat de zending in het douanegebied van het land van bestemming is aangekomen.

§ 2. Deze opdrachten moeten aan het station van bestemming of het station van binnenkomst in het land van bestemming door middel van een schriftelijke verklaring volgens een door de spoorweg vastgesteld en gepubliceerd model worden gegeven.

Elke op een andere dan de voorgeschreven wijze gegeven opdracht is nietig.

§ 3. Het recht van de geadresseerde tot wijziging van de vervoerovereenkomst vervalt ingeval hij :

- a) de vrachtbrief in ontvangst heeft genomen;
- b) het goed heeft aangenomen;
- c) zijn rechten volgens artikel 28, § 4, heeft doen gelden;
- d) volgens § 1, c, een persoon heeft aangewezen en deze de vrachtbrief in ontvangst heeft genomen of zijn rechten volgens artikel 28, § 4, heeft doen gelden.

§ 4. Indien de geadresseerde de aflevering van het goed aan een ander persoon heeft voorgeschreven, is deze niet bevoegd tot wijziging van de vervoerovereenkomst.

Artikel 32

Uitvoering van nadere opdrachten

§ 1 De spoorweg mag de uitvoering van de volgens de artikelen 30 en 31 gegeven opdrachten slechts weigeren of uitstellen indien :

- a) de uitvoering op het tijdstip, waarop de opdrachten het station dat deze moet uitvoeren bereiken, niet meer mogelijk is;
- b) de uitvoering de regelmatige dienstuitvoering zou kunnen verstoren;
- c) de uitvoering, bij wijziging van het station van bestemming, in strijd is met de wetten en reglementen van een Staat, met name de voorschriften van de douane of andere overheidsinstanties;
- d) de waarde van het goed, bij wijziging van het station van bestemming, naar het oordeel van de spoorweg niet alle bij aankomst op de nieuwe bestemming op het goed drukkende kosten zal dekken, tenzij deze kosten terstond worden betaald of de betaling daarvan wordt verzekerd.

Degeene, die de opdrachten heeft gegeven, wordt zo spoedig mogelijk van de belemmering in de uitvoering in kennis gesteld.

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

§ 2. Les frais nés de l'exécution d'un ordre, à l'exception de ceux résultant d'une faute du chemin de fer, doivent être payés conformément à l'article 15.

§ 3. Sous réserve du § 1^{er}, le chemin de fer est responsable, en cas de faute de sa part, des conséquences de l'inexécution d'un ordre ou de son exécution défectueuse. Toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.

Article 33

Empêchement au transport

§ 1^{er}. En cas d'empêchement au transport, le chemin de fer décide s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire ou s'il convient, dans l'intérêt de l'expéditeur, de lui demander des instructions en lui fournissant les informations utiles dont le chemin de fer dispose.

Sauf faute de sa part, le chemin de fer peut percevoir le prix de transport applicable par l'itinéraire emprunté et dispose des délais correspondants à ce dernier.

§ 2. Si la continuation du transport n'est pas possible, le chemin de fer demande des instructions à l'expéditeur. Cette demande n'est pas obligatoire dans les cas d'empêchements temporaires résultant des mesures prises en application de l'article 3, § 4.

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

Si le chemin de fer estime que ces instructions ne peuvent être exécutées, il en demande de nouvelles.

§ 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. Si ces instructions modifient la désignation du destinataire ou de la gare destinataire ou sont données à la gare où se trouve la marchandise, l'expéditeur doit les inscrire sur le duplicata de la lettre de voiture et présenter celui-ci au chemin de fer.

§ 5. Si le chemin de fer donne suite aux instructions de l'expéditeur sans exiger la présentation du duplicata, alors que ce dernier a été transmis au destinataire, le chemin de fer est responsable envers celui-ci du dommage en résultant. Toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 6. Si l'expéditeur avisé d'un empêchement au transport ne donne pas, dans un délai raisonnable, des instructions exécutables, le chemin de fer procède conformément aux prescriptions relatives aux empêchements à la livraison en vigueur au lieu où 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 à ces frais, l'expéditeur doit payer la différence.

§ 7. Lorsque l'empêchement au transport cesse avant l'arrivée des instructions de l'expéditeur, la marchandise est acheminée sur sa destination sans attendre les instructions; l'expéditeur est prévenu le plus tôt possible.

Indien de spoorweg deze belemmeringen niet kan voorzien, komen alle gevolgen van een begin van uitvoering voor rekening van degene, die de opdrachten heeft gegeven.

§ 2. De kosten als gevolg van de uitvoering van een opdracht moeten, met uitzondering van door schuld van de spoorweg ontstane kosten, volgens artikel 15 worden betaald.

§ 3. Behoudens § 1, is de spoorweg in geval van schuld aansprakelijk voor de gevolgen van het niet of gebrekkig uitvoeren van een opdracht; een eventuele schadevergoeding kan evenwel nimmer hoger zijn dan bij verlies van het goed.

Artikel 33

Belemmering in het vervoer

§ 1. In geval van belemmering in het vervoer beslist de spoorweg, of het de voorkeur verdient het goed ambtshalve met wijziging van de route verder te vervoeren, dan wel of het in het belang van de afzender is hem met verstrekking van alle aan de spoorweg bekende ter zake dienende gegevens instructies te vragen.

Behoudens in geval van schuld, kan de spoorweg de voor de gebruikte route geldende vervoerprijs heffen en over de daarvoor geldende leveringstermijn beschikken.

§ 2. Indien de voortzetting van het vervoer niet mogelijk is, vraagt de spoorweg instructies aan de afzender. De spoorweg is daartoe niet verplicht in geval van tijdelijke belemmeringen als gevolg van in artikel 3, § 4, bedoelde maatregelen.

§ 3. De afzender kan in de vrachtbrief instructies geven voor het geval een belemmering in het vervoer zou optreden.

Indien de spoorweg meent, dat deze instructies niet kunnen worden uitgevoerd, vraagt hij nieuwe.

§ 4. De van een belemmering in het vervoer in kennis gestelde afzender kan zijn instructies geven aan het station van afzending of aan het station, waar het goed zich bevindt. Indien deze instructies wijziging brengen in de aanduiding van de geadresseerde of van het station van bestemming of worden gegeven aan het station, waar het goed zich bevindt, moet de afzender deze op de duplicaat-vrachtbrief vermelden en dit duplicaat aan de spoorweg overleggen.

§ 5. Indien de spoorweg de instructies van de afzender uitvoert zonder overlegging van het duplicaat te verlangen, is hij voor de daaruit ontstane schade aansprakelijk jegens de geadresseerde, aan wie dit duplicaat is overgegeven; een eventuele schadevergoeding kan evenwel nimmer hoger zijn dan bij verlies van het goed.

§ 6. Indien de van een belemmering in het vervoer in kennis gestelde afzender niet binnen een redelijke termijn uitvoerbare instructies geeft, handelt de spoorweg volgens de ter plaatse, waar het goed is opgehouden, geldende voorschriften betreffende belemmering in de aflevering.

Indien het goed is verkocht, moet de opbrengst, na aftrek van de op het goed drukkende kosten, ter beschikking van de afzender worden gehouden. Indien de opbrengst lager is dan deze kosten, moet de afzender het verschil betalen.

§ 7. Indien de belemmering in het vervoer ophoudt vóór de ontvangst van de instructies van de afzender wordt het goed naar zijn bestemming vervoerd zonder de instructies af te wachten; de afzender wordt daarvan zo spoedig mogelijk in kennis gesteld.

§ 8. Lorsque l'empêchement au transport intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport conformément à l'article 31, le chemin de fer doit aviser ce destinataire. Les §§ 1^{er}, 2, 6, 7 et 9 sont applicables par analogie.

§ 9. Sauf faute de sa part, le chemin de fer, en cas d'empêchement au transport, peut percevoir des droits de stationnement.

§ 10. L'article 32 est applicable aux transports effectués conformément à l'article 33.

Article 34

Empêchement à la livraison

§ 1^{er}. En cas d'empêchement à la livraison de la marchandise, la gare destinataire doit en prévenir sans délai l'expéditeur, par l'intermédiaire de la gare expéditrice, pour lui demander des instructions. L'expéditeur doit être avisé directement, soit par écrit, soit par télégraphe, soit par télécopieur, quand il l'a demandé dans la lettre de voiture; les frais de cet avis grèvent la marchandise.

§ 2. Lorsque l'empêchement à la livraison cesse avant l'arrivée des instructions de l'expéditeur à la gare destinataire, la marchandise est livrée au destinataire. L'expéditeur doit en être avisé sans délai par une lettre recommandée; les frais de cet avis grèvent la marchandise.

§ 3. En cas de refus de la marchandise par le destinataire, l'expéditeur a le droit de donner des instructions, même s'il ne peut produire le duplicata de la lettre de voiture.

§ 4. Par une inscription portée sur la lettre de voiture, l'expéditeur peut aussi demander que la marchandise lui soit renvoyée d'office s'il survient un empêchement à la livraison. En dehors de ce cas, son consentement exprès est nécessaire.

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

§ 6. Pour tout ce qui n'est pas prévu ci-dessus, le chemin de fer chargé de la livraison procède conformément aux prescriptions en vigueur au lieu 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 à ces frais, l'expéditeur doit payer la différence.

§ 7. Lorsque l'empêchement à la livraison intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport conformément à l'article 31, le chemin de fer doit aviser ce destinataire. Les §§ 1^{er}, 2 et 6 sont applicables par analogie.

§ 8. L'article 32 est applicable aux transports effectués conformément à l'article 34.

TITRE IV

RESPONSABILITE

Article 35

Responsabilité collective des chemins de fer

§ 1^{er}. 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.

§ 8. Indien de belemmering in het vervoer optreedt, nadat de geadresseerde de vervoerovereenkomst volgens artikel 31 heeft gewijzigd, moet de spoorweg de geadresseerde in kennis stellen. De §§ 1, 2, 6, 7 en 9 zijn van overeenkomstige toepassing.

§ 9. Behoudens in geval van schuld, kan de spoorweg bij belemmering in het vervoer staangeld heffen.

§ 10. Artikel 32 is van toepassing op volgens artikel 33 uitgevoerd vervoer.

Artikel 34

Belemmering in de aflevering

§ 1. In geval van belemmering in de aflevering van het goed moet het station van bestemming terstond, door tussenkomst van het station van afzending, daarvan aan de afzender kennis geven en hem instructies vragen. Deze kennisgeving moet rechtstreeks schriftelijk, telegrafisch of per telex geschieden, indien de afzender zulks in de vrachtbrief heeft verzocht; de kosten van deze kennisgeving komen ten laste van het goed.

§ 2. Indien de belemmering in de aflevering ophoudt vóór de ontvangst van de instructies van de afzender op het station van bestemming wordt het goed aan de geadresseerde afgeleverd. De afzender moet daarvan terstond per aangetekende brief in kennis worden gesteld; de kosten van deze kennisgeving komen ten laste van het goed.

§ 3. Indien de geadresseerde de aanneming van het goed weigert, mag de afzender, ook indien hij de duplicaat-vrachtbrief niet kan overleggen, instructies geven.

§ 4. De afzender kan door een vermelding op de vrachtbrief ook verlangen, dat het goed hem ambtshalve wordt teruggezonden, indien een belemmering in de aflevering optreedt. Buiten dit geval is zijn uitdrukkelijke toestemming vereist.

§ 5. Tenzij de tarieven anders bepalen, moeten de instructies van de afzender door tussenkomst van het station van afzending worden gegeven.

§ 6. Behoudens het hiervóór bepaalde, handelt de met de aflevering belaste spoorweg volgens de ter plaatse van de aflevering geldende voorschriften.

Indien het goed is verkocht, moet de opbrengst, na aftrek van de op het goed drukkende kosten, ter beschikking van de afzender worden gehouden. Indien de opbrengst lager is dan deze kosten, moet de afzender het verschil betalen.

§ 7. Indien de belemmering in de aflevering optreedt, nadat de geadresseerde de vervoerovereenkomst volgens artikel 31 heeft gewijzigd, moet de spoorweg de geadresseerde in kennis stellen. De §§ 1, 2 en 6 zijn van overeenkomstige toepassing.

§ 8. Artikel 32 is van toepassing op volgens artikel 34 uitgevoerd vervoer.

TITEL IV

AANSPRAKELIJKHEID

Artikel 35

Collectieve aansprakelijkheid van de spoorwegen

§ 1. De spoorweg, die het goed met de vrachtbrief ten vervoer heeft aangenomen, is aansprakelijk voor de uitvoering van het vervoer op het gehele traject tot aan de aflevering.

§ 2. Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge de la marchandise avec la lettre de voiture, 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 55, § 3, concernant le chemin de fer destinataire.

Article 36

Etendue de la responsabilité

§ 1^{er}. Le chemin de fer est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie de la marchandise survenus à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison.

§ 2. Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison 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 de conventions entre l'expéditeur et le chemin de fer et indiquées dans la lettre de voiture;

b) Absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des pertes 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 de conventions entre l'expéditeur et le chemin de fer et indiquées dans la lettre de voiture, ou de conventions entre le destinataire et le chemin de fer;

d) Chargement défectueux lorsque ce chargement a été effectué par l'expéditeur en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre lui et le chemin de fer et indiquées dans la lettre de voiture;

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

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

g) Désignation irrégulière, inexacte ou incomplète d'objets exclus du transport ou admis sous condition, ou inobservation par l'expéditeur des mesures de précaution prescrites pour les objets admis sous condition;

h) Transport d'animaux vivants;

i) Transport qui, en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre l'expéditeur et le chemin de fer et indiquées dans la lettre de voiture, doit être effectué sous escorte, si la perte ou l'avarie résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

Article 37

Charge de la preuve

§ 1^{er}. La preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause un des faits prévus à l'article 36, § 2, incombe au chemin de fer.

§ 2. Elke opvolgende spoorweg treedt door het enkele feit, dat hij het goed met de vrachtbrief overneemt, tot de vervoerovereenkomst toe overeenkomstig de bepalingen van dit document en aanvaardt de daaruit voortvloeiende verplichtingen, onverminderd de bepalingen van artikel 55, § 3, betreffende de spoorweg van bestemming.

Artikel 36

Omvang van de aansprakelijkheid

§ 1. De spoorweg is aansprakelijk voor de schade, die door geheel of gedeeltelijk verlies of door beschadiging van het goed vanaf de aanneming ten vervoer tot aan de aflevering of door overschrijding van de leveringstermijn is ontstaan.

§ 2. De spoorweg is van deze aansprakelijkheid ontheven, indien het verlies, de beschadiging of de overschrijding van de leveringstermijn een gevolg is van schuld van de rechthebbende, eigen gebrek van het goed (inwendig bederf, vermindering in massa, enz.) of omstandigheden die de spoorweg niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhelen.

§ 3. De spoorweg is van deze aansprakelijkheid ontheven, indien het verlies of de beschadiging een gevolg is van de bijzondere risico's verbonden aan één of meer der volgende feiten :

a) Vervoer, dat krachtens de toepasselijke bepalingen of een op de vrachtbrief vermelde overeenkomst tussen afzender en spoorweg op een open wagen wordt verricht;

b) Ontbreken of gebrekkige toestand van de verpakking bij goederen, die naar hun aard aan verlies of beschadiging onderhevig zijn, indien zij niet of slecht zijn verpakt;

c) Belading door de afzender of lossing door de geadresseerde krachtens de toepasselijke bepalingen of een op de vrachtbrief vermelde overeenkomst tussen afzender en spoorweg of een overeenkomst tussen geadresseerde en spoorweg;

d) Gebrekkige belading, indien de belading door de afzender is verricht krachtens de toepasselijke bepalingen of een op de vrachtbrief vermelde overeenkomst tussen afzender en spoorweg;

e) Vervulling van de door de douane of andere overheidsinstanties vereiste formaliteiten door de afzender, de geadresseerde of een gemachtigde van één hunner;

f) Aard van bepaalde goederen, die door aan deze aard verbonden oorzaken (met name : breuk, roest, spontaan inwendig bederf, uitdroging en vermindering) aan geheel of gedeeltelijk verlies of beschadiging onderhevig zijn;

g) Onjuiste, onnauwkeurige of onvolledige vermelding van van het vervoer uitgesloten of voorwaardelijk ten vervoer toegelaten voorwerpen of niet-inachtneming door de afzender van de voor voorwaardelijk toegelaten voorwerpen voorgeschreven voorzorgsmaatregelen;

h) Vervoer van levende dieren;

i) Vervoer, dat krachtens de toepasselijke bepalingen of een op de vrachtbrief vermelde overeenkomst tussen afzender en spoorweg onder begeleiding moet worden verricht, indien het verlies of de beschadiging het gevolg is van een door de begeleiding te vermijden gevaar.

Artikel 37

Bewijslast

§ 1. Het bewijs, dat het verlies, de beschadiging of de overschrijding van de leveringstermijn door één der in artikel 36, § 2, genoemde feiten is veroorzaakt, rust op de spoorweg.

§ 2. Lorsque le chemin de fer établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 36, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver 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 36, § 3, a, s'il y a perte d'une importance anormale ou perte de colis

Article 38

Présomption en cas de réexpédition

§ 1^{er}. Lorsqu'un envoi expédié conformément aux Règles uniformes a fait l'objet d'une réexpédition soumise aux mêmes Règles et qu'une perte partielle ou une avarie est constatée après cette réexpédition, il y a présomption qu'elle s'est produite sous l'empire du dernier contrat de transport, si l'envoi est resté sous la garde du chemin de fer et a été réexpédié tel qu'il est arrivé à la gare de réexpédition.

§ 2. Cette présomption est également applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition n'était pas soumis aux Règles uniformes, si celles-ci avaient été applicables en cas d'expédition directe entre la première gare expéditrice et la dernière gare destinataire.

Article 39

Présomption de perte de la marchandise

§ 1^{er}. 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 est retrouvée au cours de l'année qui suit le paiement de l'indemnité. Le chemin de fer donne acte par écrit de cette demande.

§ 3. Dans les trente jours qui suivent la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée à l'une des gares du parcours. Dans ce cas, il doit payer les frais afférents au transport depuis la gare expéditrice jusqu'à celle où a lieu la livraison et restituer l'indemnité reçue, déduction faite des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour dépassement du délai de livraison prévus aux articles 43 et 46.

§ 4. A défaut soit de la demande prévue au § 2, soit d'instructions données dans le délai prévu au § 3, ou encore si la marchandise est retrouvée 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 40

Indemnité en cas de perte

§ 1^{er}. En cas de perte totale ou partielle de la marchandise, le chemin de fer doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité calculée d'après le cours à la bourse, à défaut d'après le prix courant sur le marché et, à défaut de l'un et l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de mêmes nature et qualité, aux jour et lieu où la marchandise a été acceptée au transport.

§ 2. Indien de spoorweg bewijst dat het verlies of de beschadiging, gelet op de feitelijke omstandigheden, kan zijn ontstaan uit één of meer van de in artikel 36, § 3, genoemde bijzondere risico's, wordt vermoed, dat de schade daardoor is veroorzaakt. De rechthebbende heeft evenwel het recht te bewijzen, dat de schade geheel of gedeeltelijk niet door één dezer gevaren is veroorzaakt.

Dit vermoeden geldt in het in artikel 36, § 3, a, bedoelde geval niet bij een ongewoon groot verlies of bij verlies van colli.

Artikel 38

Vermoeden bij doorzending

§ 1. Indien een volgens de Uniforme Regelen verzonden zending volgens dezelfde Regelen wordt doorgezonden en na deze doorzending een gedeeltelijk verlies of een beschadiging wordt vastgesteld, wordt vermoed, dat de schade tijdens de laatste vervoerovereenkomst is ontstaan, indien de zending onder toezicht van de spoorweg is gebleven en is doorgezonden in dezelfde toestand waarin hij in het station van doorzending is aangekomen.

§ 2. Dit vermoeden geldt ook, indien op de aan de doorzending voorafgaande vervoerovereenkomst de Uniforme Regelen niet van toepassing waren, doch zij van toepassing zouden zijn geweest bij rechtstreekse verzending tussen het eerste station van afzending en het laatste station van bestemming.

Artikel 39

Vermoeden van verlies van het goed

§ 1. De rechthebbende kan zonder nadere bewijsvoering het goed als verloren beschouwen, indien het niet binnen dertig dagen na afloop van de leveringstermijn aan de geadresseerde is afgeleverd of te zijner beschikking is gesteld.

§ 2. De rechthebbende kan bij ontvangst van de schadevergoeding voor het verloren goed schriftelijk onmiddellijke kennisgeving verzoeken, indien het goed binnen een jaar na de betaling van de schadevergoeding wordt teruggevonden. De spoorweg bevestigt dit verzoek schriftelijk.

§ 3. Binnen dertig dagen na ontvangst van deze kennisgeving kan de rechthebbende verlangen, dat het goed hem op één der stations van het traject wordt afgeleverd. In dit geval moet hij de kosten voor het vervoer van het station van verzending tot het station van aflevering betalen en de ontvangen schadevergoeding, onder aftrek van de daarin eventueel begrepen kosten, terugbetalen. Hij behoudt niettemin zijn in de artikelen 43 en 46 bedoelde rechten op schadevergoeding voor overschrijding van de leveringstermijn.

§ 4. Bij gebreke van een in § 2 bedoeld verzoek of van binnen de in § 3 bedoelde termijn gegeven instructies, of indien het goed meer dan een jaar na de betaling van de schadevergoeding wordt teruggevonden, beschikt de spoorweg daarover volgens de wetten en reglementen van de Staat, waartoe hij behoort.

Artikel 40

Schadevergoeding bij verlies

§ 1. Bij geheel of gedeeltelijk verlies van het goed moet de spoorweg, met uitsluiting van elke andere schadevergoeding, een schadevergoeding betalen, berekend volgens de beursprijs, bij gebreke daarvan volgens de marktprijs en bij gebreke van beide volgens de gebruikelijke waarde van goederen van dezelfde aard en hoedanigheid op de dag waarop en de plaats waar het goed ten vervoer is aangenomen.

§ 2 L'indemnité ne peut excéder 17 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute, sous réserve de la limitation prévue à l'article 45.

§ 3. Le chemin de fer doit restituer, en outre, le prix de transport, les droits de douane et les autres sommes déboursées à l'occasion du transport de la marchandise perdue.

§ 4. Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.

Article 41

Responsabilité en cas de déchet de route

§ 1^{er}. En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature, subissent généralement un déchet de route par le seul fait du transport, le chemin de fer ne répond que de la partie du déchet qui dépasse, quel que soit le parcours effectué, les tolérances ci-dessous :

a) Deux pour cent de la masse pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'état humide ainsi que pour les marchandises suivantes :

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

b) Un pour cent de la masse pour toutes les autres marchandises sèches.

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

§ 2. De schadevergoeding kan, onder voorbehoud van de in artikel 45 bedoelde beperking, niet meer dan 17 rekeneenheden per ontbrekend kilogram brutomassa bedragen.

§ 3. De spoorweg moet bovendien de vervoerprijs, de douanerechten en de overige ter zake van het vervoer van het verloren goed betaalde bedragen terugbetalen.

§ 4. Indien bij de berekening van de schadevergoeding in buitenlandse munteenheden uitgedrukte bedragen moeten worden omgerekend, geschiedt zulks volgens de koers op de dag en de plaats van de betaling van de schadevergoeding.

Artikel 41

Aansprakelijkheid voor vermindering in massa

§ 1. Met betrekking tot goederen, die in het algemeen ingevolge hun aard tijdens het vervoer een vermindering in massa ondergaan, is de spoorweg, ongeacht de lengte van het afgelegde traject, slechts aansprakelijk voor het gedeelte van de vermindering, dat meer bedraagt dan :

a) twee procent van de massa voor vloeibare of in vochtige toestand ten vervoer aangeboden goederen en voor de volgende goederen :

Afval van huiden,
Beenderen, heel of gemalen,
Fruit, vers, gedroogd of gekookt,
Groente, verse,
Haar van dieren,
Hoornen en hoeven,
Hop,
Huiden,
Leder,
Mastiek, verse,
Paddestoelen, verse,
Pelterijen,
Pezen van dieren,
Schors,
Steenkolen en cokes,
Tabak, gekerfde,
Tabak, verse, in bladeren,
Turf,
Varkensborstels,
Verfhout, geraspt of gemalen,
Vetten,
Vis, gedroogde,
Wol,
Wortels,
Zeep en vaste olieën,
Zoethout,
Zout,

b) Een procent van de massa voor alle overige droge goederen.

§ 2. Op de in § 1 bedoelde beperking van de aansprakelijkheid kan geen beroep worden gedaan, indien wordt bewezen, dat het verlies, gelet op de feitelijke omstandigheden, geen gevolg is van oorzaken, die de afwijking rechtvaardigen.

§ 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 sa masse au départ est indiquée séparément sur la lettre de voiture ou peut être constatée 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. Cet article ne déroge pas aux articles 36 et 37.

Article 42

Indemnité en cas d'avarie

§ 1^{er}. En cas d'avarie de la marchandise, le chemin de fer doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation de la marchandise. Son montant est calculé en appliquant à la valeur de la marchandise définie conformément à l'article 40, le pourcentage de dépréciation constaté au lieu de destination.

§ 2. L'indemnité ne peut excéder :

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

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

§ 3. Le chemin de fer doit restituer, en outre, dans la proportion déterminée au § 1^{er}, les frais prévus à l'article 40, § 3.

Article 43

Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison

§ 1^{er}. Si un dommage, y compris une avarie, résulte du dépassement du délai de livraison, le chemin de fer doit payer une indemnité qui ne peut excéder le triple du prix de transport.

§ 2. En cas de perte totale de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1^{er} ne peut se cumuler avec celle de l'article 40.

§ 3. En cas de perte partielle de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1^{er} ne peut excéder le triple du prix de transport de la partie non perdue de l'envoi.

§ 4. En cas d'avarie de la marchandise ne résultant pas du dépassement du délai de livraison, l'indemnité prévue au § 1^{er} se cumule, s'il y a lieu, avec celle de l'article 42.

§ 5. En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1^{er} avec celles des articles 40 et 42 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.

§ 6. Le chemin de fer peut prévoir, dans des tarifs internationaux ou des conventions spéciales, d'autres modalités d'indemnisation que celles prévues au § 1^{er} lorsque, conformément à l'article 27, § 1^{er}, le délai de livraison est établi sur la base des plans de transport.

Si, dans ce cas, les délais de livraison prévus à l'article 27, § 2, sont dépassés, l'ayant droit peut demander soit l'indemnité prévue au § 1^{er} ci-dessus, soit celle fixée par le tarif international ou la convention spéciale appliqué.

§ 3. Indien meer colli met één enkele vrachtbrief worden vervoerd, wordt de vermindering in massa berekend voor elk collo, waarvan de massa bij vertrek afzonderlijk op de vrachtbrief is vermeld of op andere wijze kan worden vastgesteld.

§ 4. Bij geheel verlies van het goed vindt voor de berekening van de schadevergoeding geen aftrek wegens vermindering in massa plaats.

§ 5. Dit artikel laat de artikelen 36 en 37 onverlet.

Artikel 42

Schadevergoeding bij beschadiging

§ 1. Bij beschadiging van het goed moet de spoorweg, met uitsluiting van elke andere schadevergoeding, een schadevergoeding betalen tot een bedrag gelijk aan de waardevermindering van het goed. Dit bedrag wordt berekend door op de volgens artikel 40 bepaalde waarde van het goed het op de plaats van bestemming vastgestelde percentage van de waardevermindering toe te passen.

§ 2. De schadevergoeding kan niet meer bedragen dan :

a) Het bij geheel verlies te betalen bedrag, indien de gehele zending door de beschadiging in waarde is verminderd;

b) Het bij verlies van het in waarde verminderde gedeelte te betalen bedrag, indien slechts een gedeelte van de zending door de beschadiging in waarde is verminderd.

§ 3. De spoorweg moet bovendien de in artikel 40, § 3 bedoelde kosten in de in § 1 bepaalde verhouding terugbetalen.

Artikel 43

Schadevergoeding bij overschrijding van de leveringstermijn

§ 1. Indien overschrijding van de leveringstermijn een schade, met inbegrip van een beschadiging, tot gevolg heeft, moet de spoorweg een schadevergoeding betalen, die niet meer dan het drievoud van de vervoerprijs kan bedragen.

§ 2. Bij geheel verlies van het goed kan niet zowel de in § 1 bedoelde schadevergoeding als die van artikel 40 verschuldigd zijn.

§ 3. Bij gedeeltelijk verlies van het goed kan de in § 1 bedoelde schadevergoeding niet meer dan het drievoud van de vervoerprijs van het niet-verloren gedeelte van de zending bedragen.

§ 4. Bij niet als gevolg van overschrijding van de leveringstermijn ontstane beschadiging van het goed kan zowel de in § 1 bedoelde schadevergoeding als die van artikel 42 verschuldigd zijn.

§ 5. In geen geval kan de som van de in § 1 bedoelde schadevergoeding en die van de artikelen 40 en 42 hoger zijn dan de schadevergoeding die verschuldigd is bij geheel verlies van het goed.

§ 6. De spoorweg kan in internationale tarieven of bijzondere overeenkomsten andere dan de in § 1 bedoelde vergoedingsregelingen treffen voor de gevallen, waarin de leveringstermijn overeenkomstig artikel 27, § 1, op grond van vervoersplannen wordt vastgesteld.

Indien in dit geval de in artikel 27, § 2, genoemde leveringstermijnen zijn overschreden, kan de rechthebbende hetzij de in § 1 bedoelde, hetzij de in het toegepaste internationale tarief of de toegepaste bijzondere overeenkomst vastgestelde schadevergoeding vragen.

Article 44

Indemnité en cas de dol ou de faute lourde

Lorsque la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison ou bien l'inexécution ou l'exécution défectueuse de prestations accessoires du chemin de fer prévues par les Règles uniformes ont pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, celui-ci doit complètement indemniser l'ayant droit pour le dommage prouvé.

En cas de faute lourde, l'indemnité est toutefois limitée au double des maxima prévus aux articles 25, 26, 30, 32, 33, 40, 42, 43, 45 et 46.

Article 45

Limitation de l'indemnité par certains tarifs

Lorsque le chemin de fer accorde des conditions particulières de transport par des tarifs spéciaux ou exceptionnels comportant une réduction sur le prix de transport calculé d'après les tarifs généraux, il peut limiter l'indemnité due à l'ayant droit en cas de perte, d'avarie ou de dépassement du délai de livraison, dans la mesure où une telle limitation est indiquée dans le tarif.

Lorsque ces conditions particulières de transport s'appliquent seulement sur une partie du parcours, cette limitation ne peut être invoquée que si le fait générateur de l'indemnité s'est produit sur cette partie.

Article 46

Indemnité en cas d'intérêt à la livraison

En cas de déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être demandé, outre les indemnités prévues aux articles 40, 42, 43 et 45, la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant déclaré.

Article 47

Intérêts de l'indemnité

§ 1^{er}. L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 53 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

§ 2. Les intérêts ne sont dus que si l'indemnité excède 4 unités de compte par lettre de voiture.

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

Article 48

Responsabilité en trafic fer-mer

§ 1^{er}. Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, § 2, de la Convention, chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises aux Règles uniformes, ajouter l'ensemble des causes d'exonération ci-après à celles prévues à l'article 36.

Artikel 44

Schadevergoeding bij opzet of grove schuld

Indien het verlies, de beschadiging of de overschrijving van de leveringstermijn of de niet-uitvoering of gebrekkige uitvoering van de in de Uniforme Regelen bedoelde bijkomende verrichtingen van de spoorweg een gevolg zijn van opzet of grove schuld van de spoorweg, moet deze aan de rechthebbende de bewezen schade volledig vergoeden.

Bij grove schuld is de schadevergoeding evenwel beperkt tot het tweevoud van de in de artikelen 25, 26, 30, 32, 33, 40, 42, 43, 45 en 46 bedoelde maxima.

Artikel 45

Beperking van de schadevergoeding door bepaalde tarieven

Indien de spoorweg door bijzondere- of uitzonderingstarieven, die een verlaging van de volgens de algemene tarieven berekende vervoerprijs bevatten, bijzondere vervoersvoorwaarden toestaat, kan hij de aan de rechthebbende bij verlies, beschadiging of overschrijding van de leveringstermijn verschuldigde schadevergoeding beperken, voor zover een dergelijke beperking in het tarief is vermeld.

Indien deze bijzondere vervoersvoorwaarden slechts voor een deel van het traject gelden, kan op deze beperking slechts een beroep worden gedaan, indien het aan de schadevergoeding ten grondslag liggende feit op dat deel heeft plaatsgevonden.

Artikel 46

Schadevergoeding bij belang bij de aflevering

Indien het belang bij de aflevering is aangegeven, kan boven de in de artikelen 40, 42, 43 en 45 bedoelde schadevergoeding vergoeding van de overige bewezen schade tot aan het aangegeven bedrag worden gevraagd.

Artikel 47

Rente over de schadevergoeding

§ 1. De rechthebbende kan rente ten bedrage van vijf procent 's jaars over de schadevergoeding verlangen, vanaf de dag van de in artikel 53 bedoelde vordering buiten rechte of, bij gebreke daarvan, vanaf de dag van de vordering in rechte.

§ 2. De rente is slechts verschuldigd, indien de schadevergoeding meer bedraagt dan 4 rekeneenheden per vrachtbrief.

§ 3. Indien de rechthebbende niet binnen een hem gestelde redelijke termijn de voor de definitieve regeling van de vordering nodige bewijsstukken aan de spoorweg overlegt, loopt de rente niet tussen de afloop van deze termijn en de daadwerkelijke overlegging van de stukken.

Artikel 48

Aansprakelijkheid in spoor/zeevervoer

§ 1. Voor spoor/zeevervoer met gebruikmaking van de in artikel 2, § 2, van het Verdrag bedoelde lijnen kan elke Staat, door een desbetreffende vermelding op de lijst van de aan de Uniforme Regelen onderworpen lijnen te doen opnemen, het geheel van de hierna genoemde gronden tot uitsluiting van aansprakelijkheid toevoegen aan de in artikel 36 genoemde gronden.

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

Ces causes d'exonération sont les suivantes :

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 2. Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste mentionnée aux articles 3 et 10 de la Convention, 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 de cet article sont communiquées à l'Office central. Elles entrent 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 les notifie aux autres Etats.

Les envois en cours de route ne sont pas affectés par lesdites mesures.

Article 49

Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le chemin de fer est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et règlements d'un Etat

De vervoerder kan daarop slechts een beroep doen, indien hij bewijst, dat het verlies, de beschadiging of de overschrijding van de leveringstermijn op het zeetraject is ontstaan, vanaf de verlading van het goed aan boord van het schip tot aan de lossing daarvan uit het schip.

Deze gronden tot uitsluiting van de aansprakelijkheid zijn de volgende :

a) handelingen, onachtzaamheid of nalatigheid van de kapitein, de bemanning, de loods of de ondergeschikten van de vervoerder bij de navigatie of het beheer van het schip;

b) onzeewaardigheid van het schip, mits de vervoerder bewijst, dat deze niet is te wijten aan een gebrek aan redelijke zorg zijnerzijds om het schip zeewaardig te maken, het behoorlijk uit te rusten, te bemannen en te bevoorraden of om alle delen van het schip waarin het goed wordt geladen voor het ontvangen, vervoeren en bewaren van het goed geschikt te maken en in goede staat te brengen;

c) brand, mits de vervoerder bewijst, dat deze niet is veroorzaakt door toedoen of schuld van hemzelf, de kapitein, de bemanning, de loods of zijn ondergeschikten;

d) gevaren of onheilen van de zee of andere bevaarbare wateren;

e) redding of poging tot redding van mensenlevens of goederen ter zee;

f) vervoer van het goed als deklading, mits zulks is geschied met door de afzender op de vrachtbrief gegeven toestemming en het goed zich niet in een spoorwagon bevindt.

De hiervóór genoemde gronden tot uitsluiting van aansprakelijkheid leiden geenszins tot opheffing of vermindering van de algemene verplichtingen van de vervoerder, met name zijn verplichting een redelijke zorg aan te wenden om het schip zeewaardig te maken, het behoorlijk uit te rusten, te bemannen en te bevoorraden of om alle delen van het schip waarin het goed wordt geladen voor het ontvangen, vervoeren en bewaren van het goed geschikt te maken en in goede staat te brengen.

Indien de vervoerder een beroep doet op de hiervóór genoemde gronden tot uitsluiting van aansprakelijkheid, blijft hij niettemin aansprakelijk, indien de rechthebbende bewijst, dat het verlies, de beschadiging of de overschrijding van de leveringstermijn is te wijten aan een ander verzuim van de vervoerder, de kapitein, de bemanning, de loods of zijn ondergeschikten dan onder a bedoeld.

§ 2. Indien hetzelfde zeetraject wordt geëxploiteerd door meer ondernemingen, die ingeschreven zijn op de in de artikelen 3 en 10 van het Verdrag bedoelde lijst, moet het voor dit traject geldende aansprakelijkheidsregime voor al deze ondernemingen gelijk zijn.

Indien deze ondernemingen op verzoek van meer Staten op de lijst zijn ingeschreven, moeten deze Staten bovendien over het toe te passen regime overeenstemming hebben bereikt.

§ 3. De overeenkomstig dit artikel genomen maatregelen worden aan het Centraal Bureau meegedeeld. Zij treden niet eerder in werking dan na verloop van dertig dagen na de dag van kennisgeving door het Centraal Bureau aan de andere Staten.

Deze maatregelen zijn niet van invloed op zendingen, die onderweg zijn.

Artikel 49

Aansprakelijkheid bij een kernongeval

De spoorweg is ontheven van de ingevolge de Uniforme Regelen op hem rustende aansprakelijkheid, indien de schade is veroorzaakt door een kernongeval en de exploitant van een kerninstallatie of een voor

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.

Article 50

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents

Le chemin de fer est responsable de ses agents et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport.

Toutefois, si à la demande d'un intéressé ces agents et autres personnes 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 51

Autres actions

Dans tous les cas où les Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limitations desdites Règles.

Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et autres personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 50.

TITRE V

EXERCICE DES DROITS

Article 52

Constatation de perte partielle ou d'avarie

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

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

§ 2. Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état et la masse de la marchandise ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et règlements de l'Etat où la constatation a lieu.

Article 53

Réclamations

§ 1^{er}. Les réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 55.

§ 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 54.

hem in de plaats tredende persoon voor die schade aansprakelijk is ingevolge de wetten en reglementen van een Staat, die de aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie regelen.

Artikel 50

Aansprakelijkheid van de spoorweg voor zijn personeel

De spoorweg is aansprakelijk voor zijn personeel en voor andere personen, van wier diensten hij gebruik maakt bij de uitvoering van het vervoer.

Indien evenwel dit personeel of deze andere personen op verzoek van een belanghebbende vrachtbrieven invullen, vertalingen maken of andere diensten verrichten, waartoe de spoorweg niet verplicht is, worden zij geacht te handelen voor rekening van de persoon, aan wie zij deze diensten verlenen.

Artikel 51

Andere vorderingen

In alle gevallen, waarvoor de Uniforme Regelen gelden, kan een vordering tot schadevergoeding, ongeacht de rechtsgrond, tegen de spoorweg slechts worden ingesteld onder de voorwaarden en beperkingen van deze Regelen.

Hetzelfde geldt voor een tegen het personeel en de andere personen, voor wie de spoorweg ingevolge artikel 50 aansprakelijk is, ingestelde vordering.

TITEL V

VORDERINGEN IN EN BUITEN RECHTE

Artikel 52

Vaststelling van gedeeltelijk verlies of beschadiging

§ 1. Indien een gedeeltelijk verlies of een beschadiging door de spoorweg wordt ontdekt of vermoed of door de rechthebbende wordt beweerd, moet de spoorweg onverwijld en zo mogelijk in tegenwoordigheid van de rechthebbende een proces-verbaal opmaken, dat naar gelang van de aard van de schade de toestand en de massa van het goed en zo mogelijk de omvang, de oorzaak en het tijdstip van ontstaan van de schade vermeldt.

Een afschrift van dit proces-verbaal moet kosteloos aan de rechthebbende worden verstrekt.

§ 2. Indien de rechthebbende niet met de vermeldingen in het proces-verbaal instemt kan hij verlangen, dat de toestand en de massa van het goed en de oorzaak en het bedrag van de schade worden vastgesteld door een door partijen of de rechter benoemde deskundige. De procedure is onderworpen aan de wetten en reglementen van de Staat, waar de vaststelling geschiedt.

Artikel 53

Vorderingen buiten rechte

§ 1. Vorderingen buiten rechte met betrekking tot de vervoerovereenkomst moeten schriftelijk bij de in artikel 55 bedoelde spoorweg worden ingediend.

§ 2. Tot het indienen van een vordering buiten rechte zijn gerechtigd de personen, die volgens artikel 54 gerechtigd zijn een vordering in rechte tegen de spoorweg in te stellen.

§ 3. L'expéditeur, pour présenter la réclamation, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé l'envoi.

Le destinataire, pour présenter la réclamation, 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 la 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 peut 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 54

Personnes qui peuvent actionner le chemin de fer

§ 1^{er}. 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 17 n'appartient qu'à l'expéditeur.

§ 3. Les autres actions judiciaires qui naissent du contrat de transport appartiennent :

a) A l'expéditeur jusqu'au moment où le destinataire a :

1. Retiré la lettre de voiture,
2. Accepté la marchandise, ou
3. Fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 28, § 4 ou de l'article 31;

b) Au destinataire à partir du moment où il a :

1. Retiré la lettre de voiture,
2. Accepté la marchandise,
3. Fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 28, § 4, ou

4. Fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 31; toutefois, le droit d'exercer cette action est éteint dès que la personne désignée par le destinataire conformément à l'article 31, § 1^{er}, c, a retiré la lettre de voiture, accepté la marchandise ou fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 28, § 4.

§ 4. L'expéditeur, pour exercer les actions, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, pour l'exercice des actions visées au § 3, a, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé l'envoi.

Le destinataire, pour exercer les actions, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

Article 55

Chemins de fer qui peuvent être actionnés

§ 1^{er}. L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le chemin de fer qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.

§ 3. De afzender, die een vordering buiten rechte indient, moet de duplicaatvrachtbrief overleggen. Bij gebreke daarvan moet hij een machtiging van de geadresseerde overleggen of bewijzen, dat deze de zending heeft geweigerd.

De geadresseerde, die een vordering buiten rechte indient, moet de vrachtbrief overleggen, indien deze aan hem is afgegeven.

§ 4. De vrachtbrief, het duplicaat en de overige bescheiden, die de rechthebbende bij zijn vordering wil voegen, moeten worden overgelegd in origineel of in, op verzoek van de spoorweg behoorlijk gewaarmerkt afschrift.

Bij de regeling van de vordering kan de spoorweg de overlegging van het origineel van de vrachtbrief, het duplicaat of de remboursmentsnota verlangen om de regeling daarop te vermelden.

Artikel 54

Personen die een vordering in rechte tegen de spoorweg kunnen instellen

§ 1. Een vordering in rechte tot terugbetaling van een ingevolge de vervoerovereenkomst betaald bedrag, kan slechts worden ingesteld door degene, die de betaling heeft gedaan.

§ 2. Een vordering in rechte met betrekking tot een in artikel 17 bedoeld remboursement kan slechts worden ingesteld door de afzender.

§ 3. Andere vorderingen in rechte uit de vervoerovereenkomst kunnen worden ingesteld door :

a) De afzender, tot het tijdstip waarop de geadresseerde :

1. De vrachtbrief in ontvangst heeft genomen,
2. Het goed heeft aangenomen, of
3. De hem ingevolge artikel 28, § 4, of artikel 31 toekomende rechten heeft doen gelden;

b) De geadresseerde, vanaf het tijdstip waarop hij :

1. De vrachtbrief in ontvangst heeft genomen,
2. Het goed heeft aangenomen,
3. De hem ingevolge artikel 28, § 4, toekomende rechten heeft doen gelden, of

4. De hem ingevolge artikel 31 toekomende rechten heeft doen gelden; het recht om deze vordering in te stellen vervalt evenwel, zodra de overeenkomstig artikel 31, § 1, c, door de geadresseerde aangewezen persoon de vrachtbrief in ontvangst heeft genomen, het goed heeft aangenomen of de hem ingevolge artikel 28, § 4 toekomende rechten heeft doen gelden.

§ 4. De afzender, die een vordering in rechte instelt, moet de duplicaat-vrachtbrief overleggen. Bij gebreke daarvan moet hij ter zake van de § 3, a, bedoelde vorderingen een machtiging van de geadresseerde overleggen of bewijzen, dat deze de zending heeft geweigerd.

De geadresseerde, die een vordering in rechte instelt, moet de vrachtbrief overleggen, indien deze aan hem is afgegeven.

Artikel 55

Spoorwegen, tegen welke een vordering in rechte kan worden ingesteld

§ 1. Een vordering in rechte tot terugbetaling van een ingevolge de vervoerovereenkomst betaald bedrag kan worden ingesteld tegen de spoorweg, die dit bedrag heeft geïnd, of tegen de spoorweg, ten bate waarvan dit bedrag is geïnd.

§ 2. L'action judiciaire relative au remboursement prévu à l'article 17 peut exercée uniquement contre le chemin de fer expéditeur.

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

Le chemin de fer destinataire peut 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 visés aux §§ 1^{er}, 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 56

Compétence

Les actions judiciaires fondées sur les Règles uniformes ne peuvent être intentées que devant la juridiction compétente de l'Etat dont 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'un chemin de fer exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un chemin de fer distinct pour l'application de cet article.

Article 57

Extinction de l'action contre le chemin de fer

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

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

a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si :

1. la perte ou l'avarie a été constatée avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit conformément à l'article 52;

2. la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 52 n'a été omise que par la faute du chemin de fer;

b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit, si celui-ci :

1. demande la constatation conformément à l'article 52 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise, et

2. prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison;

c) en cas de dépassement du délai de livraison, si l'ayant droit a, dans les soixante jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des chemins de fer visés à l'article 55, § 3;

d) si l'ayant droit prouve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer.

§ 2. Een vordering in rechte met betrekking tot een in artikel 17 bedoeld remboursement kan slechts worden ingesteld tegen de spoorweg van afzending.

§ 3. Andere vorderingen in rechte uit de vervoerovereenkomst kunnen worden ingesteld tegen de spoorweg van afzending, de spoorweg van bestemming of de spoorweg waarop het feit, waaruit de vordering is ontstaan, is voorgevallen.

Tegen de spoorweg van bestemming kan de vordering zelfs worden ingesteld, indien deze noch het goed, noch de vrachtbrief heeft overgenomen.

§ 4. Indien de eiser de keuze tussen verschillende spoorwegen heeft, vervalt zijn keuzerecht, zodra de vordering tegen één van hen in rechte is ingesteld.

§ 5. Een vordering in rechte kan tegen een andere dan de in de §§ 1, 2 en 3, bedoelde spoorwegen worden ingesteld bij wijze van terugvordering of exceptie in een geding over een op dezelfde vervoerovereenkomst gegronde vordering.

Artikel 56

Bevoegdheid

Op de Uniforme Regelen gegronde vorderingen in rechte kunnen slechts worden ingesteld bij de bevoegde rechter van de Staat, waartoe de gedaagde spoorweg behoort, tenzij in overeenkomsten tussen Staten of concessies anders is bepaald.

Indien een spoorweg in verschillende Staten zelfstandige netten exploiteert, wordt elk dezer netten als een afzonderlijke spoorweg beschouwd voor de toepassing van dit artikel.

Artikel 57

Verval van de vordering tegen de spoorweg

§ 1. Door de aanneming van het goed door de rechthebbende vervalt elke vordering tegen de spoorweg uit de vervoerovereenkomst wegens gedeeltelijk verlies, beschadiging of overschrijding van de leveringstermijn.

§ 2. De vordering vervalt evenwel niet :

a) bij gedeeltelijk verlies of beschadiging, indien :

1. het verlies of de beschadiging overeenkomstig artikel 52 is vastgesteld vóór de aanneming van het goed door de rechthebbende;

2. de vaststelling, die overeenkomstig artikel 52 had moeten geschieden, slechts door schuld van de spoorweg achterwege is gebleven;

b) bij uiterlijk niet waarneembare schade, die is vastgesteld na de aanneming van het goed door de rechthebbende, indien deze :

1. de vaststelling overeenkomstig artikel 52 onmiddellijk na de ontdekking van de schade en binnen zeven dagen na de aanneming van het goed verlangt en

2. bovendien bewijst, dat de schade tussen de aanneming ten vervoer en de aflevering is ontstaan;

c) bij overschrijding van de leveringstermijn, indien de rechthebbende binnen zestig dagen zijn rechten bij één der in artikel 55, § 3, bedoelde spoorwegen heeft doen gelden;

d) indien de rechthebbende bewijst, dat de schade een gevolg is van opzet of grove schuld van de spoorweg.

§ 3. Si la marchandise a été réexpédiée conformément à l'article 38, § 1^{er}, les actions en cas de perte partielle ou d'avarie nées de l'un des contrats de transport antérieurs s'éteignent comme s'il s'agissait d'un contrat unique.

Article 58

Prescription de l'action

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

Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit de l'action :

- a) en versement d'un remboursement perçu du destinataire par le chemin de fer;
- b) en versement du produit d'une vente effectuée par le chemin de fer;
- c) fondée sur un dommage ayant pour cause un dol;
- d) fondée sur un cas de fraude;
- e) fondée sur l'un des contrats de transport antérieurs à la réexpédition, dans le cas prévu à l'article 38, § 1^{er}.

§ 2. La prescription court pour l'action :

- a) en indemnité pour perte totale : du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;
- b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou dépassement du délai de livraison : du jour où la livraison a eu lieu;
- c) en paiement ou en restitution du prix de transport, de frais accessoires, d'autres frais ou de surtaxes, ou en rectification en cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans le calcul ou la perception :

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

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

3^o s'il s'agit de sommes affranchies à l'aide d'un bulletin d'affranchissement : du jour où le chemin de fer remet à l'expéditeur le compte de frais prévu à l'article 15, § 7; à défaut de cette remise, le délai pour les créances du chemin de fer court à partir du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

d) du chemin de fer en paiement d'une somme payée par le destinataire aux lieu et place de l'expéditeur, ou vice versa, que le chemin de fer doit restituer à l'ayant droit : du jour de la demande de restitution;

e) relative au remboursement prévu à l'article 17 : du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

f) en versement du produit d'une vente : du jour de la vente;

g) en paiement d'un supplément de droit réclamé par les douanes ou d'autres autorités administratives : du jour de la demande de ces autorités;

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

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

§ 3. En cas de réclamation adressée au chemin de fer conformément à l'article 53 avec les pièces justificatives nécessaires, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la

§ 3. Indien het goed overeenkomstig artikel 38, § 1, is doorgezonden, vervallen de vorderingen uit één der voorafgaande vervoerovereenkomsten wegens gedeeltelijk verlies of beschadiging, alsof er sprake was van een enkele overeenkomst.

Artikel 58

Verjaring van de vordering

§ 1. De vordering uit de vervoerovereenkomst verjaart door verloop van één jaar.

De verjaringstermijn bedraagt evenwel twee jaar, indien de vordering :

- a) de betaling van een door de spoorweg van de geadresseerde geïnd remboursement betreft;
- b) de betaling van de opbrengst van een door de spoorweg verrichte verkoop betreft;
- c) gegrond is op een opzettelijk veroorzaakte schade;
- d) gegrond is op bedrog;
- e) gegrond is op één der aan de doorzending voorafgaande vervoerovereenkomsten, in het in artikel 38, § 1, bedoelde geval.

§ 2. De verjaring begint bij vorderingen :

- a) tot schadevergoeding wegens geheel verlies : op de dertigste dag na afloop van de leveringstermijn;
- b) tot schadevergoeding wegens gedeeltelijk verlies, beschadiging of overschrijding van de leveringstermijn : op de dag van de aflevering;
- c) tot betaling of terugbetaling van de vervoerprijs, bijkomende kosten, overige kosten of boeten of tot correctie in geval van onjuiste toepassing van een tarief of van vergissing bij de berekening of de inning :

1^o indien betaald is : op de dag van betaling;

2^o indien niet betaald is : op de dag van aanneming van het goed ten vervoer, indien de afzender moet betalen, of op de dag van de in ontvangstneming van de vrachtbrief door de geadresseerde, indien deze moet betalen;

3^o indien het met een frankeringsnota te verrekenen bedragen betreft : op de dag, waarop de spoorweg de in artikel 15, § 7, bedoelde kostennota aan de afzender verstrekt; bij gebreke van deze verstrekking begint de termijn voor de vorderingen van de spoorweg op de dertigste dag na afloop van de leveringstermijn;

d) van de spoorweg tot betaling van een door de geadresseerde in plaats van door de afzender (of omgekeerd) betaald bedrag, dat de spoorweg aan de rechthebbende moet terugbetalen : op de dag, waarop deze terugbetaling wordt verzocht;

e) met betrekking tot een in artikel 17 bedoeld remboursement : op de dertigste dag na afloop van de leveringstermijn;

f) tot betaling van de opbrengst van een verkoop : op de dag van de verkoop;

g) tot betaling van door de douane of andere overheidsinstanties nagevorderde rechten : op de dag van deze navordering;

h) in alle overige gevallen : op de dag, waarop het recht kan worden uitgeoefend.

De als begin van de verjaringstermijn vermelde dag is nimmer in deze termijn begrepen.

§ 3. Indien overeenkomstig artikel 53 een vordering buiten rechte met de nodige bewijsstukken bij de spoorweg is ingediend, is de verjaring geschorst tot de dag, waarop de spoorweg de vordering schriftelijk afwijst en de stukken teruggeeft. Bij gedeeltelijke erkenning van de vordering begint de verjaringstermijn weer te lopen voor het nog-betwiste gedeelte van de vordering. Het bewijs van de ontvangst

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 le droit national.

TITRE VI

RAPPORTS DES CHEMINS DE FER ENTRE EUX

Article 59

Règlement des comptes entre chemins de fer

§ 1^{er}. Tout chemin de fer qui a encaissé soit au départ, soit à l'arrivée, les frais ou autres créances résultant du contrat de transport, doit payer aux chemins de fer intéressés la part qui leur revient.

Les modalités de paiement sont fixées par accords entre 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'a pas encaissés alors que l'expéditeur les avait pris à sa charge conformément à l'article 15.

§ 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 ayant participé au transport et les autres intéressés.

§ 4. En cas de carence de paiement de l'un des chemins de fer constatée par l'Office central à la demande de l'un des chemins de fer créanciers, les conséquences en sont supportées par tous les autres chemins de fer ayant 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 60

Recours en cas de perte ou d'avarie

§ 1^{er}. Le chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie, en vertu des Règles uniformes, a un droit de recours contre les chemins de fer ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes :

- a) le chemin de fer qui a causé le dommage en est seul responsable;
- b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément au c;
- c) s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par un ou plusieurs chemins de fer, l'indemnité est répartie entre tous les chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé sur leurs lignes; la répartition est faite proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs.

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

Article 61

Recours en cas de dépassement du délai de livraison

§ 1^{er}. L'article 60 est applicable en cas d'indemnité payée pour dépassement du délai de livraison. Si celui-ci a été causé par plusieurs

van de vordering of van het antwoord en van de teruggave van de stukken rust op degene, die zich daarop beroept.

Latere vorderingen buiten rechte met dezelfde inhoud schorsen de verjaring niet.

§ 4. Een verjaarde vordering kan niet meer in rechte worden ingesteld, zelfs niet bij wijze van tegenvordering of exceptie.

§ 5. Behoudens de voorafgaande bepalingen, geldt voor de schorsing en de stuiting van de verjaring het nationale recht.

TITEL VI

ONDERLINGE BETREKKINGEN TUSSEN DE SPOORWEGEN

Artikel 59

Verrekening tussen spoorwegen

§ 1. Elke spoorweg, die bij vertrek of aankomst de uit de vervoer-overeenkomst ontstane kosten of andere vorderingen heeft geïnd, moet aan de betrokken spoorwegen het hun toekomende aandeel betalen.

De wijze van betaling wordt bij overeenkomst tussen de spoorwegen vastgesteld.

§ 2. Behoudens zijn rechten jegens de afzender is de spoorweg van afzending aansprakelijk voor de door de afzender ingevolge artikel 15 voor zijn rekening genomen vervoerprijs en overige kosten, die hij niet heeft geïnd.

§ 3. Indien de spoorweg van bestemming het goed aflevert zonder de uit de vervoerovereenkomst ontstane kosten of andere vorderingen te innen, is hij daarvoor aansprakelijk jegens de bij het vervoer betrokken spoorwegen en de andere belanghebbenden.

§ 4. Indien het Centraal Bureau op verzoek van één der crediteur-spoorwegen vaststelt, dat een spoorweg in gebreke is met betaling, worden de gevolgen door alle andere bij het vervoer betrokken spoorwegen gedragen naar evenredigheid van hun aandeel in de vervoerprijs.

Het recht van regres tegen de in gebreke gebleven spoorweg blijft voorbehouden.

Artikel 60

Regres bij verlies of beschadiging

§ 1. De spoorweg, die volgens de Uniforme Regelen een schadevergoeding wegens geheel of gedeeltelijk verlies of beschadiging heeft betaald, heeft recht van regres jegens de bij het vervoer betrokken spoorwegen overeenkomstig de volgende bepalingen :

- a) de spoorweg, die de schade heeft veroorzaakt, is daarvoor alléén aansprakelijk;
- b) indien de schade is veroorzaakt door meer spoorwegen, is elk van hen aansprakelijk voor de door hem veroorzaakte schade; is deze toedeling niet mogelijk, dan wordt de schadevergoeding onder hen volgens c verdeeld;
- c) indien niet kan worden bewezen, dat de schade door één of meer spoorwegen is veroorzaakt, wordt de schadevergoeding onder alle bij het vervoer betrokken spoorwegen verdeeld, met uitsluiting van hen die bewijzen, dat de schade niet op hun lijnen is veroorzaakt; de verdeling geschiedt naar evenredigheid van de tariefkilometers.

§ 2. Indien één der spoorwegen niet kan betalen, wordt het te zijnen laste komende en door hem niet betaalde aandeel onder de andere bij het vervoer betrokken spoorwegen verdeeld naar evenredigheid van de tariefkilometers.

Artikel 61

Regres bij overschrijding van de leveringstermijn

§ 1. Artikel 60 is van toepassing op wegens overschrijding van de leveringstermijn betaalde schadevergoeding. Indien de overschrijding

chemins de fer, l'indemnité est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs lignes respectives.

§ 2. Les délais de livraison fixés par l'article 27 sont partagés de la manière suivante :

a) lorsque deux chemins de fer ont participé au transport :

1. le délai d'expédition est partagé par moitié;
2. le délai de transport est partagé proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs;

b) lorsque trois chemins de fer ou plus ont participé au transport :

1. le délai d'expédition est partagé par moitié entre le chemin de fer expéditeur et le chemin de fer destinataire;
2. le délai de transport est partagé entre tous les chemins de fer :
 - pour un tiers en parts égales,
 - pour deux tiers proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs.

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

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

§ 5. Le partage ci-dessus n'est pris en considération que si le délai de livraison total n'a pas été observé.

Article 62

Procédure de recours

§ 1^{er}. Le bien-fondé du paiement effectué par le chemin de fer exerçant l'un des recours prévus aux articles 60 et 61 ne peut être contesté par le chemin de fer contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier chemin de fer, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge saisi de l'action principale fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

§ 2. Le chemin de fer qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer 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. Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

Article 63

Compétence pour les recours

§ 1^{er}. La juridiction du siège du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétente 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 juridictions compétentes en vertu du § 1^{er}, celle devant laquelle il porte sa demande.

door meer spoorwegen is veroorzaakt, wordt de schadevergoeding onder deze spoorwegen verdeeld naar evenredigheid van de duur van de op hun lijnen ontstane vertraging.

§ 2. De in artikel 27 bepaalde leveringstermijnen worden op de volgende wijze verdeeld :

a) indien twee spoorwegen bij het vervoer zijn betrokken wordt :

1. de termijn voor de verzending verdeeld in helften;
2. de termijn voor het vervoer verdeeld naar evenredigheid van de tariefkilometers;

b) indien drie of meer spoorwegen bij het vervoer zijn betrokken, wordt :

1. de termijn voor de verzending onder de spoorweg van afzending en de spoorweg van bestemming verdeeld;
2. de termijn voor het vervoer onder alle spoorwegen verdeeld :
 - voor één derde in gelijke delen,
 - voor twee derde naar evenredigheid van de tariefkilometers.

§ 3. Toeslagetermijnen, waarop een spoorweg recht heeft, worden hem toegerekend.

§ 4. De tijd tussen de aanbieding van het goed ten vervoer en het begin van de termijn voor de verzending wordt uitsluitend aan de spoorweg van afzending toegerekend.

§ 5. De hiervoor bedoelde verdeling komt slechts in aanmerking, indien de gehele leveringstermijn niet in acht is genomen.

Artikel 62

Regres-procedure

§ 1. De spoorweg, jegens welke een in de artikelen 60 en 61 bedoeld regres wordt uitgeoefend, kan de gegrondheid van de betaling door de spoorweg, die het regres uitoefent, niet betwisten, indien de schadevergoeding door de rechter is vastgesteld en hij naar behoren was gedagvaard tot tussenkomst in het geding. De rechter, bij wie de hoofdvordering aanhangig is, stelt de termijnen voor de betekening van de dagvaarding en voor de tussenkomst vast.

§ 2. De spoorweg, die het regres uitoefent, moet zijn vordering instellen in één geding tegen alle spoorwegen, met welke hij geen schikking heeft getroffen, op straffe van verlies van zijn regres jegens de niet-gedagvaarde spoorwegen.

§ 3. De rechter beslist in één uitspraak over alle bij hem aanhangige vorderingen.

§ 4. De spoorwegen, tegen welke een vordering is ingesteld, kunnen geen verder regres uitoefenen.

§ 5. Regres kan niet worden uitgeoefend door instelling van een vordering in het geding betreffende de door de rechthebbende uit de vervoerovereenkomst ingestelde vordering tot schadevergoeding.

Artikel 63

Bevoegdheid voor regres

§ 1. De rechter van de zetel van de spoorweg, jegens welke het regres wordt uitgeoefend, is uitsluitend bevoegd voor deze vorderingen.

§ 2. Indien de vordering tegen meer spoorwegen moet worden ingesteld, heeft de eisende spoorweg de keuze tussen de ingevolge § 1 bevoegde rechters.

Article 64

Accords au sujet des recours

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux dispositions de recours réciproques de ce titre, à l'exception de celle de l'article 62, § 5.

TITRE VII

DISPOSITIONS EXCEPTIONNELLES

Article 65

Dérégations temporaires

§ 1^{er}. Si la situation économique et financière d'un Etat est de nature à provoquer de graves difficultés pour l'application du Titre VI, chaque Etat peut déroger aux articles 15, 17 et 30 en décidant, pour certains trafics, que :

a) les envois au départ de cet Etat doivent être affranchis :

1° jusqu'à ses frontières, ou

2° au moins jusqu'à ses frontières;

b) les envois à destination de cet Etat doivent être affranchis au départ :

1° au moins jusqu'à ses frontières, pour autant que l'Etat de départ n'impose pas la restriction visée sous a, 1°, ou

2° au plus jusqu'à ses frontières;

c) les envois en provenance ou à destination de cet Etat ne peuvent être grevés d'aucun remboursement et que les débours ne sont pas admis, ou que les remboursements et les débours ne sont admis que dans certaines limites;

d) l'expéditeur ne peut 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 peuvent autoriser les chemins de fer à déroger aux articles 15, 17, 30 et 31 en décidant, pour leurs trafics réciproques, que :

a) les dispositions concernant le paiement des frais sont spécialement fixées après accord entre les chemins de fer intéressés; toutefois, celles-ci ne peuvent définir de modalités non prévues à l'article 15;

b) certains ordres ultérieurs ne sont pas admis.

§ 3. Les mesures prises conformément aux §§ 1^{er} et 2 sont communiquées à l'Office central.

Les mesures énumérées au § 1^{er} entrent 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 a notifié ces mesures aux autres Etats.

Les mesures énumérées au § 2 entrent 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 sont pas affectés par ces mesures.

Article 66

Dérégations

Les dispositions des Règles uniformes ne peuvent prévaloir contre celles que certains Etats sont amenés à prendre, dans le trafic entre eux, en application de certains traités tels que les traités relatifs à la Communauté européenne du charbon et de l'acier et à la Communauté économique européenne.

Artikel 64

Overeenkomsten betreffende regres

De spoorwegen kunnen bij overeenkomst afwijken van de bepalingen betreffende het wederzijds regres van deze titel, met uitzondering van die van artikel 62, § 5.

TITEL VII

UITZONDERINGSBEPALINGEN

Artikel 65

Tijdelijke afwijkingen

§ 1. Indien door de economische en financiële toestand van een Staat ernstige moeilijkheden bij de toepassing van titel VI kunnen ontstaan, kan elke Staat van de artikelen 15, 17 en 30 afwijken door voor bepaald vervoer te besluiten, dat :

a) zendingen uit deze Staat moeten worden gefrankeerd :

1° tot aan de grens of

2° ten minste tot aan de grens;

b) zendingen, bestemd voor deze Staat, bij vertrek moeten worden gefrankeerd :

1° tenminste tot aan de grens, voor zover de Staat van vertrek niet de onder a, 1°, bedoelde beperking toepast of

2° ten hoogste tot aan de grens;

c) zendingen, afkomstig van of bestemd voor deze Staat, niet met een remboursement belast mogen worden en voorschotten niet zijn toegelaten of remboursements en voorschotten slechts binnen bepaalde grenzen zijn toegelaten;

d) de afzender de vervoerovereenkomst niet mag wijzigen met betrekking tot het land van bestemming, de frankering en het remboursement.

§ 2. Onder dezelfde voorwaarden kunnen de Staten de spoorwegen machtigen van de artikelen 15, 17, 30 en 31 af te wijken door voor vervoer tussen hen te besluiten, dat :

a) de bepalingen betreffende de betaling der kosten bij overeenkomst tussen de betrokken spoorwegen worden vastgesteld; deze mogen evenwel geen in artikel 15 niet voorziene betalingswijze bevatten;

b) bepaalde nadere opdrachten niet zijn toegelaten.

§ 3. De ingevolge de §§ 1 en 2 genomen maatregelen worden aan het Centraal Bureau meegedeeld.

De in § 1 genoemde maatregelen treden niet eerder in werking dan na verloop van acht dagen na de kennisgeving daarvan door het Centraal Bureau aan de andere Staten.

De in § 2 genoemde maatregelen treden niet eerder in werking dan na verloop van twee dagen na de publicatie daarvan in de betrokken Staten.

§ 4. Deze maatregelen zijn niet van invloed op zendingen, die onderweg zijn.

Artikel 66

Afwijkingen

De bepalingen van de Uniforme Regelen hebben geen voorrang boven de regelingen, die bepaalde Staten voor het vervoer tussen hen moeten treffen op grond van bepaalde verdragen, zoals de verdragen betreffende de Europese Gemeenschap voor kolen en staal en de Europese Economische Gemeenschap.

ANNEXE I

(Art. 4 et 5)

**Règlement concernant le transport international ferroviaire
des marchandises dangereuses (RID)**

Cette Annexe reçoit la version que la Commission d'experts arrête, selon l'article 69, § 4, de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 7 février 1970, pour le Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer (RID), Annexe I à la CIM. La Commission d'experts en adapte également le texte, du point de vue rédactionnel, à celui de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980.

BIJLAGE I

(Art. 4 en 5)

**Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer
van gevaarlijke goederen (RID)**

De tekst van deze Bijlage is die, welke door de Commissie van deskundigen ingevolge artikel 69, § 4, van het Internationaal Verdrag betreffende het goederenvervoer per spoorweg (CIM) van 7 februari 1970 wordt vastgesteld voor het Internationaal Reglement betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor (RID), Bijlage I bij de CIM. De Commissie van deskundigen stelt ook de noodzakelijke redactionele aanpassingen aan het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer van 9 mei 1980 vast.

ANNEXE II
(Art. 8, § 1^{er})

**Règlement concernant le transport international ferroviaire
des wagons de particuliers (RIP)**

Cette Annexe reçoit la version que la Commission d'experts arrête, selon l'article 69, § 4, de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 7 février 1970, pour le Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (RIP), Annexe IV à la CIM. La Commission d'experts en adapte également le texte, du point de vue rédactionnel, à celui de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980.

BIJLAGE II
(Art. 8, § 1)

**Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer
van wagens van particulieren (RIP)**

De tekst van deze Bijlage is die, welke door de Commissie van deskundigen ingevolge artikel 69, § 4, van het Internationaal Verdrag betreffende het goederenvervoer per spoorweg (CIM) van 7 februari 1970 wordt vastgesteld voor het Internationaal Reglement betreffende het vervoer van wagens van particulieren (RIP), Bijlage IV bij de CIM. De Commissie van deskundigen stelt ook de noodzakelijke redactionele aanpassingen aan het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer van 9 mei 1980 vast.

ANNEXE III

(Art. 8, § 2)

**Règlement concernant le transport international ferroviaire
des conteneurs (RICO)**

Cette Annexe reçoit la version que la Commission d'experts arrête, selon l'article 69, § 4, de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 7 février 1970, pour le Règlement international concernant le transport des conteneurs (RICO), Annexe V à la CIM. La Commission d'experts en adapte également le texte, du point de vue rédactionnel, à celui de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980.

BIJLAGE III

(Art. 8, § 2)

**Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer
van containers (RICO)**

De tekst van deze Bijlage is die, welke door de Commissie van deskundigen ingevolge artikel 69, § 4, van het Internationaal Verdrag betreffende het goederenvervoer per spoorweg (CIM) van 7 februari 1970 wordt vastgesteld voor het Internationaal Reglement betreffende het vervoer van laadkisten (RICO), Bijlage V bij de CIM. De Commissie van deskundigen stelt ook de noodzakelijke redactionele aanpassingen aan het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer van 9 mei 1980 vast.

ANNEXE IV

(Art. 8, § 3)

Règlement concernant le transport international ferroviaire
des colis express (RIEx)

§ 1^{er}. 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. Les tarifs internationaux peuvent déroger à cette règle.

§ 2. Sont exclus du transport comme colis express les objets désignés à l'article 4 des Règles uniformes. Les matières et objets énumérés dans le RID ou ceux qui sont visés par les accords et clauses tarifaires conclus en vertu de l'article 5, § 2, des Règles uniformes, ne sont admis au transport comme colis express que si ce mode de transport est expressément prévu par le RID ou par lesdits accords ou clauses tarifaires. Les tarifs internationaux déterminent si d'autres marchandises peuvent également être exclues du transport ou être admises sous condition.

§ 3. Les colis peuvent être remis au transport avec un document autre que celui qui est fixé en application de l'article 12, § 2 des Règles uniformes. Le modèle à utiliser et les inscriptions qui doivent ou peuvent y être portées sont déterminés par les tarifs internationaux. Ce document doit obligatoirement comporter :

- a) la désignation des gares expéditrice et destinataire;
- b) le nom et l'adresse de l'expéditeur et du destinataire;
- c) la désignation de la marchandise;
- d) le nombre des colis et la description de l'emballage;
- e) l'énumération détaillée des pièces requises par les douanes ou d'autres autorités administratives, jointes au document de transport.

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

§ 5. Les tarifs internationaux peuvent aussi prévoir des dérogations aux Règles uniformes autres que celles qui sont spécifiées ci-dessus. Il ne peut toutefois pas être dérogé aux articles 35 à 38, 40 à 42, 44 et 47 à 58 des Règles uniformes.

§ 6. Si les dispositions qui précèdent et celles des tarifs internationaux ne s'y opposent pas, les Règles uniformes sont applicables au transport des colis express.

BIJLAGE IV

(Art. 8, § 3)

Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer
van expresgoederen (RIEx)

§ 1. Als expresgoed worden slechts aangemerkt goederen, die op de voorwaarden van een internationaal tarief bijzonder snel worden vervoerd.

Als expresgoed kunnen slechts worden toegelaten goederen, die zonder meer in de bagegewagen van reizigerstreinen kunnen worden geladen. De internationale tarieven kunnen van deze regel afwijken.

§ 2. De in artikel 4 van de Uniforme Regelen bedoelde voorwerpen zijn van het vervoer als expresgoed uitgesloten. De in het RID genoemde of in de overeenkomsten en tarieven ingevolge artikel 5, § 2, van de Uniforme Regelen bedoelde stoffen en voorwerpen zijn slechts als expresgoed ten vervoer toegelaten, indien deze vervoerswijze in het RID of in deze overeenkomsten of tarieven uitdrukkelijk is voorzien. De internationale tarieven bepalen, of andere goederen eveneens van het vervoer zijn uitgesloten of voorwaardelijk ten vervoer zijn toegelaten.

§ 3. Expresgoederen kunnen ten vervoer worden aangeboden met een ander document dan de volgens artikel 12, § 2, van de Uniforme Regelen vastgestelde vrachtbrief. Het te gebruiken model en de gegevens, die daarop moeten of mogen worden vermeld, worden door de internationale tarieven bepaald. Dit document moet in elk geval bevatten :

- a) de stations van afzending en bestemming;
- b) de naam en het adres van de afzender en van de geadresseerde;
- c) de omschrijving van het goed;
- d) het aantal colli en een beschrijving van de verpakking;
- e) de nauwkeurige beschrijving van de door de douane of andere overheidsinstanties voorgeschreven bescheiden, die bij het document zijn gevoegd.

§ 4. Expresgoederen moeten met snelle middelen worden vervoerd binnen de in de internationale tarieven bepaalde termijnen. De leveringstermijnen moeten in elk geval korter zijn dan de voor snelgoed-zendingen geldende termijnen.

§ 5. De internationale tarieven kunnen ook andere dan de hiervóór genoemde afwijkingen van de Uniforme Regelen bepalen. Van de artikelen 35 tot en met 38, 40 tot en met 42, 44 en 47 tot en met 58 van de Uniforme Regelen mag evenwel niet worden afgeweken.

§ 6. Indien de vóórgaande bepalingen en die van de internationale tarieven niet anders bepalen, zijn de Uniforme Regelen van toepassing op het vervoer van expresgoederen.