ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΤΗ 24 ΙΟΥΛΙΟΥ 1972	ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 129

Β. ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 334

* Περὶ κυρώσεως τῶν ἀπὸ 7. Φεβρουαρίου 1970 Διεθνῶν Συμβάσεων, τῶν ἀφορωσῶν τὰς διεθνεῖς διὰ τοῦ σιδηροδρόμου μεταφορὰς ἐμπορευμάτων (CIM), καὶ ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν (CIV), καὶ τῶν σχετικῶν αὐταῖς Πρωτοκόλλου, Προσθέτου Πρωτοκόλλου καὶ Τελικῆς Πράξεως.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Ἔχοντες ὑπ' ὄψιν :

– τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ Ν. 3482/1956 περὶ κυρώσεως τῶν ἀπὸ 25 Ὀκτωβρίου 1952 «Διεθνῶν Συμβάσεων, τῶν ἀφορωσῶν τὰς διεθνεῖς διὰ τοῦ σιδηροδρόμου μεταφορὰς ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν (CIV) καὶ ἐμπορευμάτων (CIM) κ.λπ.»,

– τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ Α.Ν. 365/1968 περὶ κυρώσεως τῶν ἀπὸ 26 Φεβρουαρίου 1961 «Διεθνῶν Συμβάσεων, τῶν ἀφορωσῶν τὰς διεθνεῖς διὰ τοῦ σιδηροδρόμου μεταφορὰς ἐμπορευμάτων (CIM), καὶ ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν (CIV κ.λπ.»,

– τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ Β.Δ. 867/1960 περὶ Ὀργανισμοῦ τῆς Γενικῆς Διευθύνσεως Μεταφορῶν τοῦ Ὑπουργείου Συγκοινωνιῶν καὶ Δημοσίων Ἔργων»,

– τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 37 παρ. 6 ἐδ. α' τοῦ Ν.Δ. 957/1971 «περὶ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου καὶ Ὑπουργείων»,

– τὴν ὑπ' ἀριθ. 767/29-12-1971 γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας,

προτάσει τοῦ Ἡμετέρου ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας - Μεταφορῶν καὶ Ἐπικοινωνιῶν Ὑπουργοῦ, ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσομεν :

Ἄρθρον 1.

1. Κυροῦνται καὶ κτῶνται ἰσχὺν Νόμου :

α) Αἱ μεταξὺ τῶν Κρατῶν Ἀλγερίας, Αὐστρίας, Βελγίου, Βουλγαρίας, Δανίας, Ἱσπανίας, Φινλανδίας, Γαλλίας, Ἑλλάδος, Οὐγγαρίας, Ἰράκ, Ἰράν, Ἰρλανδίας. Ἰταλίας Λιχτενστάϊν, Λουξεμβούργου, Μαρόκου, Νορβηγίας, Ὁλλανδίας, Πολωνίας, Πορτογαλίας, Ρουμανίας, Ἡνωμένου Βασιλείου, Σουηδίας, Ἑλβετίας, Συρίας, Τσεχοσλοβακίας, Τυνησίας, Τουρκίας καὶ Γιουγκοσλαβίας συναφθεῖσαι ἐν Βέρνῃ τὴν 7ην Φεβρουαρίου 1970 Διεθνεῖς Συμβάσεις, ἀφορῶσαι :

(1) τὴν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων σιδηροδρομικῶς (CIM), ἐξ ἄρθρων 70, τοῦ Παραρτήματος ΙΙ, περὶ τοῦ «Κανονισμοῦ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου τῶν Διεθνῶν Μεταφορῶν διὰ σιδηροδρόμων (OCTI)»,τοῦ Παραρτήματος ΙΙΙ, περὶ τοῦ «Καταστατικοῦ τῆς Ἐπιτροπῆς Ἀναθεωρήσεως καὶ τῶν Ἐπιτροπῶν Ἐμπειρογνωμόνων», τοῦ Παραρτήματος VI περὶ «Διεθνοῦς Κανονισμοῦ διὰ τὴν μεταφορὰν δεμάτων ἐξπρὲς (Colis Express)—RIEx», καὶ τοῦ Παραρτήματος VII, περὶ «Κανονισμοῦ διαιτησίας»,

(2) τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν σιδηροδρομικῶς (CIV), ἐξ ἄρθρων 65, τοῦ Παραρτήματος Ι, περὶ τοῦ «Κανονισμοῦ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου τῶν Διεθνῶν Μεταφορῶν διὰ σιδηροδρόμων (OCTI)», τοῦ Παραρτήματος ΙΙ, περὶ τοῦ «Καταστατικοῦ τῆς Ἐπιτροπῆς Ἀναθεωρήσεως, καὶ τοῦ Παραρτήματος ΙΙΙ, περὶ «Κανονισμοῦ διαιτησίας».

β) Τὸ εἰς τὰς ἀνωτέρω Διεθνεῖς Συμβάσεις CIM καὶ CIV Πρωτόκολλον τῆς 7ης Φεβρουαρίου 1970, περὶ τῶν εἰς τὰς δαπάνας τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου εἰσφορῶν τῶν συμμετεχόντων εἰς ταύτας Κρατῶν.

γ) Τὸ εἰς τὰς αὐτὰς Διεθνεῖς Συμβάσεις Πρόσθετον Πρωτόκολλον τῆς 7ης Φεβρουαρίου 1970.

δ) Ἡ ἀπὸ 7ης Φεβρουαρίου 1970 Τελικὴ Πρᾶξις τῆς 7ης Διασκέψεως ἀναθεωρήσεως τῶν ἐν λόγῳ Διεθνῶν Συμβάσεων.

2. Τὰ κείμενα τῶν ὡς ἄνω Συμβάσεων, τοῦ Πρωτοκόλλου, τοῦ Προσθέτου Πρωτοκόλλου καὶ τῆς Τελικῆς Πράξεως ἔπονται ἐν πρωτοτύπῳ εἰς τὴν γαλλικὴν καὶ ἐν μεταφράσει εἰς τὴν ἑλληνικὴν γλῶσσαν.

Ἄρθρον 2.

Ἡ χρονολογία ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῶν ἐν τῷ προηγουμένῳ ἄρθρῳ Διεθνῶν Συμβάσεων CIM καὶ CIV, ὁρισθησομένη κατὰ τὴν ἐν τοῖς ἀντιστοίχοις ἄρθροις 66 καὶ 61 αὐτῶν διαδικασίαν, θέλει γνωστοποιηθῆ δι' ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργοῦ Ναυτιλίας — Μεταφορῶν καὶ Ἐπικοινωνιῶν, δημοσιευομένης διὰ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως.

Εἰς τὸν αὐτὸν ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας - Μεταφορῶν καὶ Ἐπικοινωνιῶν Ὑπουργόν, ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 19 Μαΐου 1972

Ἐν Ὀνόματι τοῦ Βασιλέως

Ο ΑΝΤΙΒΑΣΙΛΕΥΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΟΡΕΣΤΗΣ ΓΙΑΚΑΣ

---

* Ἀναδημοσιεύεται, λόγῳ παραλείψεως κειμένου ἐκ τῆς δημοσιεύσεως εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 78)27.5.72 Φ.Ε.Κ. τ. Α'.

CONVENTION INTERNATIONALE CONCERNANT LE TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR CHEMINS DE FER (CIM)

Les plénipotentiaires soussignés

ayant reconnu la nécessité de réviser la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, signée à Berne le 25 février 1961, ont résolu, en conformité de l'article 69 de ladite Convention, de conclure une nouvelle Convention à cet effet et sont convenus des articles suivants :

TITRE I
OBJET ET PORTÉE DE LA CONVENTION

Article 1.

Chemins de fer et transports auxquels s'applique la Convention

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

§ 2.— Les envois dont la gare 1) expéditrice et la gare destinataire sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit ne sont pas soumis à la présente Convention :

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

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

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

Article 2.

Dispositions relatives aux transports mixtes.

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

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

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

§ 4.— Pour les transports internationaux empruntant à la fois des chemins de fer et des services de transport autres que ceux qui sont définis au § 1, les chemins de fer peuvent établir, en commun avec les entreprises de transport intéressées, des dispositions tarifaires appliquant un régime juridique différent de celui de la présente Convention, afin de tenir compte des particularités de chaque mode de transport. Ils peuvent, dans ce cas, prescrire l'emploi d' un titre de transport autre que celui qui est fixé en application de l'article 6, § 1, de la présente Convention.

Article 3.

Objets exclus du transport.

Sont exclus du transport :

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

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

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

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

Article 4.

Objets admis au transport sous certaines conditions.

§ 1.— Sont admis au transport sous certaines conditions :

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

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

1° le transport est effectué en grande vitesse;

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

3° les remboursements et les débours ne sont pas admis;

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

5° le transport est soumis aux lois et règlements de chaque Etat, à moins qu'il ne soit réglé par des Conventions spéciales entre plusieurs Etats; une escorte n' est pas nécessaire si l'expéditeur s'engage par une mention dans la lettre de voiture à faire retirer le corps dans le délai prescrit dans le pays destinataire;

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

les véhicules de chemins de fer roulant sur leurs propres roues, autres que les locomotives, tenders et automotrices, peuvent être accompagnés d'un convo-

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

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

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

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

— lorsqu'il s'agit d'animaux de petite taille remis au transport dans un emballage,

— lorsque cela est prévu dans les tarifs internationaux ou

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 5.

Obligation pour le chemin de fer de transporter.

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

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

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

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

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

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

§ 4. — Lorsque l'autorité compétente a décidé que

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

b) certaines expéditions seront exclues ou admises seulement sous certaines conditions.

Les mesures prises à cet effet doivent être sans délai portées à la connaissance du public et des chemins de fer, à charge pour ceux-ci d'en informer les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

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

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

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

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

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

TITRE II

DU CONTRAT DE TRANSPORT

CHAPITRE I

Forme et conditions du contrat de transport.

Article 6.

Teneur et forme de la lettre de voiture.

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

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

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

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

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

Les tarifs internationaux peuvent déterminer la langue dans laquelle doivent être rédigées les énonciations de la lettre de voiture faites par l'expéditeur. A

défaut de dispositions de ce genre, les énonciations doivent être libellées dans l'une des langues officielles du pays de départ et une traduction en français, en allemand ou en italien doit être jointe, à moins que les énonciations ne soient rédigées dans l'une de ces langues.

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

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

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

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

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

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

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

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

e) pour les envois de détail: le nombre de colis et la description de l'emballage. Ces mêmes mentions doivent figurer dans la lettre de voiture concernant les wagons complets comportant un ou plusieurs éléments de chargement, expédiés en trafic fer-mer et qui doivent être transbordés.

Pour les envois dont le chargement incombe à l'expéditeur: le numéro du wagon et, en outre, pour les wagons de partiluliers, la tare;

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

g) le nom et l'adresse de l'expéditeur complétés, s'il le juge utile, par son adresse télégraphique ou téléphonique. Une seule personne physique ou autre sujet de droit doit figurer sur la lettre de voiture comme expéditeur. Si les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice l'exigent, l'expéditeur doit ajouter à son nom et à son adresse sa signature manuscrite, imprimée ou apposée au moyen d'un timbre; à cet effet, le modèle de lettre de voiture utilisé peut comporter la mention «signature».

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

d) des marchandises admises au transport sous certaines conditions, lorsqu'il s'agit de matières et objets dont le chargement en commun ou avec d'autres marchandises est interdit en vertu de l'Annexe I à la présente Convention ou des accords et cleauses tarifaires prévus à l'article 4, § 2.

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

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

b) les envois chargés en plusieurs wagons, lorsque des disposisions particulières au trafic, des tarifs internationaux ou des accords entre les chemins de fer intéressés l'autorisent pour tout l' itinéraire.

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

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

Article 7.

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

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

§ 2.— Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si l'envoi répond aux énonciations de la lettre de voiture et si les prescriptions relatives au transport des marchandises admises au transport sous certaines conditions ont été respectées.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) la surtaxe est égale à deux francs par kg de poids brut du colis entier

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

2° en cas, soit de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets admis au transport sous certaines conditions en vertu de l'Annexe I, soit d'inobservation de ces conditions :

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

c) la surtaxe est égale au double de la différence

1° entre le prix de transport qui aurait dû être perçu depuis le point de départ jusqu'au point de destination et celui qui a été calculé, en cas de désignation indiquant d'une manière irrégulière, inexacte ou incomplète la nature d'une expédition comprenant des marchandises autres que celles qui sont prévues sous lettre a), ou en général en cas de désignation pouvant faire bénéficier l'envoi d'un tarif plus réduit que celui qui est effectivement applicable;

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

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

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

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

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

§ 10. — La surtaxe n'est pas due :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 8.

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 9.

Tarifs. Accords particuliers.

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

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

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

a) si un tarif international prévoit l'extension d'un tarif intérieur au parcours total, les délais de publi cation 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 relèrement 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 accessoirs prévus dans les tarifs internationaux doivent être modifiés pour tenir compte des fluctuations de change ou si des erreurs manifestes doivent être rectifiées, ces modifications et rectifications entrent en vigueur le lendemain de leur publication.

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

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

§ 2. — Les tarifs doivent faire connaître toutes les conditions spéciales aux divers transports, et notamment le régime de vitesse auquel ils s'appliquent. Si, pour toutes les marchandises ou pour certaines d'entre elles, ou pour certains parcours, un chemin de fer a une tarification ne comportant qu'un seul régime de vitesse, cette tarification peut être appliquée aux transports effectués tant avec une lettre de voiture de petite vitesse qu'avec une lettre de voiture de grande vitesse, sous les conditions de délai de livraison qui résultent, pour chacune de ces lettres de voiture, des dispositions de l'article 6, § 3, et de l'article 11.

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 10.

Itinéraires et tarifs applicables.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il en est de même si, à défaut d'indications suffisantes de l'expéditeur, le chemin de fer a appliqué la soudure des tarifs alors qu'il existe un tarif international plus

avantageux quant au prix, toutes autres conditions étant par ailleurs identiques.

Article 11.

Délais de livraison.

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

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

a) pour les wagons complets :

1° en grande vitesse :

délai d'expédition ..... 12 heures;
délai de transport
— pour les premiers 300 km ..... 24 heures;
— et ensuite par fraction indivisible de 400 km ..... 24 heures;

2° en petite vitesse :

délai d'expédition ..... 24 heures;
délai de transport
— pour les premiers 200 km ..... 24 heures;
— et ensuite par fraction indivisible de 300 km ..... 24 heures;

b) pour les envois de détail :

1° en grande vitesse :

délai d'expédition ..... 12 heures;
délai de transport, par fraction indivisible de 300 km ..... 24 heures;

2° en petite vitesse :

délai d'expédition ..... 24 heures;
délai de transport, par fraction indivisible de 200 km ..... 24 heures.

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

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

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

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

b) pour les transports qui empruntent :

soit une ligne ou un réseau non équipé pour le traitement rapide des envois,
soit la mer ou les voies navigables intérieures par bac ou par bateau,
soit une route ne comportant pas de voie ferrée,
soit certains raccordements reliant deux lignes d'un même réseau ou de réseaux différents,
soit une ligne secondaire,
soit une ligne dont les rails n'ont pas l'écartement normal;

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

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

soit un développement anormal du trafic,
soit des difficultés anormales pour l'exploitation.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 8.— Le délai de livraison est suspendu :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 12.

Etat, emballage et marquage de la marchandise.

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

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

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

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

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

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

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

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

b) la gare destinataire.

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

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

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

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

Article 13.

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

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

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE II

Exécution du contrat de transport.

Article 14.

Remise au transport et chargement des marchandises.

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

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

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

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

Article 15.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 2. — Sous réserve de l'exception prévue au § 1, dernier alinéa, le destinataire a le droit d'accomplir les formalités douanières à la gare destinataire pourvue d'un bureau de douane, si la lettre de voiture prescrit le dédouanement à l'arrivée ou si, en l'absence de cette prescription, la marchandise arrive sous régime de douane. Les formalités susdites peuvent également être accomplies par le destinataire à la gare de destination non pourvue d'un bureau de douane, si les lois ou les règlements nationaux l'admettent ou s'il y a une autorisation préalable du chemin de fer et de la douane. Si le destinataire use de l'un des droits que lui donne le présent alinéa, il doit acquitter au préalable les frais grevant l'envoi.

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

Article 16.

Livraison.

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

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

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

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

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

effectués conformément aux dispositions en vigueur.

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

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

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

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

Article 17.

Paiement des frais.

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

Pour l'appllication 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'a la livraison, ainsi que les sommes perçues soit par les douanes, soit par d'autres autorités administratives, ne doivent pas avoir pour effet de diviser le montant total d'une même catégorie de frais (par exemple le montant total des droits de douane et des autres sommes à payer à la douane, la taxe sur la valeur ajoutée étant considérée comme une catégorie séparée);

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 18.

Rectification des perceptions.

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

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

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

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

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

Article 19.

Remboursements et débours.

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

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

§ 3.— Si la marchandise a été livrée, en tout ou en partie, au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer est tenu de payer à

l'expéditeur le montant du dommage jusqu'à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

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

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

Article 20.

Déclaration d'intérêt à la livraison.

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

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

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

CHAPITRE III

Modification du contrat de transport.

Article 21.

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

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

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

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

c) que la livraison de la marchandise soit ajournée;

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

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

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

f) à l'établissement d'un remboursement ;

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

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

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

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

§ 2.— Les ordres ultérieurs mentionnés ci-dessus doivent être donnés au moyen d'une déclaration écrite conforme au modèle fixé par les chemins de fer et publié.

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

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

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

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

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

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

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

b) lorsque le destinataire a accepté la marchandise;

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

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

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

Article 22.

Droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport.

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

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

Le destinataire peut ordonner :

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

b) que la livraison de la marchandise soit ajournée;

c) que la marchandise soit livrée, dans le pays de

destination, à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de voiture;

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

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

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

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

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

§ 2.— Les ordres mentionnés ci-dessus doivent être donnés, au moyen d'une déclaration écrite conforme au modèle fixé par les chemins de fer et publié, soit à la gare destinataire, soit à la gare d'entrée dasn le pays de destination.

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

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

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

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

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

b) lorsqu'il a accepté la marchandise;

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

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

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

Article 23.

Exécution des ordres ultérieurs.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 24.

Empêchements au transport.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 25.

Empêchements à la livraison.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE III

RESPONSABILITE. ACTIONS

CHAPITRE I

Responsabilité.

Article 26.

Responsabilité collective des chemins de fer.

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

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

Article 27.

Etendue de la responsabilité.

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

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

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

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

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

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

— chargement dans un wagon qui présente un vice apparent pour l'expéditeur ou chargement défectueux, lorsque ce chargement a été effectué par l'expéditeur en vertu des dispositions applicables ou d'accords conclus avec l'expéditeur et indiqués dans la lettre de voiture;

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

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

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

g) transport d'animaux vivants;

h) transport des envois qui, en vertu de la présente Convention, des dispositions applicables ou des accords conclus avec l'expéditeur et indiqués dans la lettre de voiture, doivent être effectués sous escorte, en tant que la perte ou l'avarie résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

Article 28.

Charge de la preuve.

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

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

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

Article 29.

Présomption en cas de réexpédition.

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

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

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

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

Article 30.

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

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

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

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

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

Article 31.

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

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

d'après le cours à la bourse,

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

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

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

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser 50 francs par kilogramme de poids brut manquant, sous réserve des limitations prévues à l'article 35.

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

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

Article 32.

Restrictions de la responsabilité en cas de déchet de route.

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 33.

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

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

Toutefois l'indemnité ne peut dépasser :

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

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

Article 34.

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

§ 1. — En cas de dépassement de plus de 48 heures du délai de livraison et si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, le chemin de fer est tenu de restituer un dixième du prix du transport, mais au maximum 50 francs par envoi.

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

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

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

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

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

Article 35.

Limitation de l'indemnité par certains tarifs.

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

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

Article 36.

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

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

Article 37.

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

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

Article 38.

Intérêts de l'indemnité. Restitution des indemnités.

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

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

§ 2. — Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

Article 39.

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents.

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

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

Article 40.

Exercice d'actions extracontractuelles.

Dans tous les cas régis par la présente Convention, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limites qui s'y trouvent prévues.

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

CHAPITRE II

Réclamations administratives. Actions judiciaires. Procédure et prescription

Article 41.

Réclamations administratives.

§ 1. — Les réclamations administratives relatives

au contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 43.

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

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

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

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

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

Article 42.

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

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

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

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

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

b) au destinataire, à partir du moment où :

1° il a retiré la lettre de voiture, ou

2° il a accepté la marchandise, ou

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

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

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

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

Article 43.

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

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

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

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

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

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

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

Article 44.

Compétence.

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

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

Article 45.

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

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

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

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

Article 46.

Extinction de l'action contre le chemin de fer.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 47.

Prescription de l'action.

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

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

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

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

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

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

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

§ 2.— La prescription court;

a) pour le actions en indemnité pour perte partielle, avarie ou dépassement du délai de livraison:

du jour où la livraison a eu lieu;

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

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

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

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

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

d) pour les actions du chemin de fer en paiement d'une somme payée par le destinataire aux lieu et place de l'expéditeur, ou vice versa, et que le chemin de fer est tenu de restituer à l'ayant droit:

du jour où la demande de restitution a été faite;

e) pour les actions relatives aux remboursements prévus à l'article 19 :

du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison ;

f) pour les actions en paiement d'un reliquat de vente:

du jour de la vente;

g) pour les actions en paiement d'un supplément de droit réclamé par la douane ou par d'autres autorités administratives:

du jour de la réclamation de la douanne ou de ces autorités;

h) dans tous les autres cas :

du jour où le droit peut être exercé.

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

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

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

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

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

CHAPITRE III

Règlement des comptes.

Recours des chemins de fer entre eux.

Article 48.

Règlement des comptes entre chemins de fer.

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

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

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

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

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

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

Article 49.

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

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

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

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

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

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

Article 50.

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

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

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

a) entre deux chemins de fer voisins:

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

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

b) entre trois chemins de fer ou plus:

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

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

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

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

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

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

Article 51.

Procédure de recours.

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

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

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

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

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

Article 52.

Compétence pour les recours.

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

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

Article 53.

Accords au sujet des recours.

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

TITRE IV

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 54.

Application du droit national.

A défaut de stipulations dans la présente Convention, dans les dispositions spéciales conformes à l'article 60, § 4, dans les dispositions complémentaires conformes à l'article 60, § 5, et dans les tarifs internationaux, les dispositions des lois et réglements nationaux relatifs au transport dans chaque Etat sont applicables.

Article 55.

Règles générales de procédure.

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

Article 56.

Exécution des jugements. Saisies et cautions.

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

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

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

§ 3. — Le matériel roulant du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au transport et appar-

tenant au chemin de fer, tels que containers, agrès de chargement, bâches, etc., ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le chemin de fer propriétaire ,qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat.

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

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

Article 57.

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

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

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

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

Article 58.

Office central des transports internationaux par chemins de fer.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 59.

Liste des lignes soumises à la Convention.

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

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

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

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

Article 60.

Dispositions spéciales à certains transports. Dispositions complémentaires.

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

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

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

§ 4. — Pour les transports énumérés ci-après:

a) transports avec document de transport négociable,

b) transports à ne livrer que contre remise du duplicata de la lettre de voiture,

c) transports de journaux,

d) transports de marchandises destinées aux foires ou expositions,

e) transports d'agrès de chargement et de moyens de protection contre la chaleur et le froid pour les marchandises transportées,

f) transports effectués sous le couvert de lettres de voiture ne servant pas de document de taxation et de facturation,

deux ou plusieurs Etats contractants, par des accords spéciaux, ou les chemins de fer, au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs, peuvent convenir de certaines conditions adaptées à ces transports et dérogeant à la présente Convention.

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

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

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

Article 61.

Règlement des différends par voie d'arbitrage.

§ 1. — En tant qu'ils ne peuvent être réglés par les parties elles-mêmes, les litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application, d'une part, de la Convention, valable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel, et des dispositions complémentaires, édictées par certains Etats contractants et, d'autre part, des accords spéciaux prévus à l'article 60, § 4, peuvent, à la demande des parties, être soumis à des tribunaux arbitraux dont la composition et la procédure font l'objet de l'Annexe VII à la présente Convention.

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

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

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

1° des litiges entre Etats contractants,

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

3° des litiges entre Etats non contractants,

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

b) des litiges entre entreprises de transport;

c) des litiges entre entreprises de transport et usagers;

d) des litiges entre usagers.

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

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

TITRE V

DISPOSITION EXCEPTIONNELLES

Article 62.

Dérogations temporaires.

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

a) que les expéditions au départ de cet Etat devront être affranchies :

1° soit jusqu'à ses frontières,

2° soit au moins jusqu'à ses frontières;

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

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

2° soit au plus jusqu'à ses frontières;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 63.

Responsabilité en trafic fer-mer.

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

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

Ces causes d'exonération sont les suivantes:

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

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

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

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

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

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

Les causes d'exonération ci-dessus ne suppriment ni ne diminuent en rien les obligations générales du transporteur, et notamment son obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état

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

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

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

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

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

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

Article 64.

Responsabilité en cas d'accidents nucléaires.

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

TITRE VI

DISPOSITIONS FINALES

Article 65.

Signature.

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

Article 66.

Ratifications. Mise en vigueur.

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

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

Article 67.

Adhésion à la Convention.

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

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

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

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

Article 68.

Durée de l'engagement des Etats contractants.

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

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

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

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

Article 69.

Révision de la Convention.

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

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

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

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

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

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

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

D'entente avec la majorité des Gouvernements des Etats contractants, l'Office central peut, avant les Conférences de révision ordinaires et extraordinaires, convoquer des Commissions pour l'examen préliminaire

des propositions de révision. Les dispositions de l'Annexe III sont applicables par analogie à ces Commissions; en ce qui concerne l'article 6 de cette Annexe, c'est la disposition relative à la Commission de révision qui est applicable aux Commissions préliminaires.

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

§ 3. — Dans l'intervalle des conférences de révision, les articles 3, 4, 5 § 5, les articles 6, 7 (sauf § 1), 8 (sauf § 1), 10 (sauf § 6, deuxième alinéa), 11, 12 (sauf § 4), 13, 14 (sauf § 2, deuxiéme alinéa), 15 (sauf § 1, premier alinéa), 17 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 30, 35, 36, 41, 48, 49, 50, 53, 60 (sauf § 5) et les Annexes VI et VII peuvent être modifiés par une Commission de révision. L'organisation et le fonctionnement de cette Commission font l'objet de l'Annexe III à la présente Convention.

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

§ 4. — En vue de modifier

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

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

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

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

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

Article 70.

Textes de la Convention. Traductions officielles.

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

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

En cas de divergence, le texte français fait foi.

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

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

(Suivent les signatures)

ANNEXE I

(Articles 3 et 4)

Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer (RID). (Edité à part)

ANNEXE II

(Article 58)

Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI).

Article 1.

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

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

A cet effet, le Comité administratif :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 3. — a) Le Comité administratif établit le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central.

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

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

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

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

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

Article 2.

§ 1. — Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de chemins de ferou des parcours auxquels s'applique la Convention. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution ne peut dépasser un montant fixé par kilomètre. Sur proposition du Comité administratif en fonction, ce montant est arrêté pour chaque période quinquennale par la Conférence diplomatique chargée selon les dispositions de l'article premier, § 2 b), du présent Règlement de déterminer la composition du Comité administratif pour cette même période. Exceptionnellement, cette contribution peut, après accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, et approbation du Comité administratif, être réduite de cinquante pour cent au maximum pour des lignes exploitées dans des conditions particulières. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre est fixé, pour chaque exercice, par le Comité administratif, l'Office central entendu. Il est toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'ont pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé est versé à un fonds de réserve.

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

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

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

Article 3.

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

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

Article 4.

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

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

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

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

§ 5. — Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse à l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de trans-

port un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

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

Article 5

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

ANNEXE III

(Article 69, §§ 3 et 4)

Statut relatif à la Commission de révision et aux Commisions d'experts.

Article 1.

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

Article 2.

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

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

Article 3.

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

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

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

Article 4.

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

Le Directeur général de l'Office central ou son représentant prend part aux séances des Commissions avec voix consultative.

Article 5.

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

a) d'Etats non contractants,

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

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

Article 6.

La Commission de révision est valablement constituée lorsque la moitié des Etats contractants sont représentés; les Commissions d'experts sont valablement constituées lorsqn'un tiers des Etats contractants sont représentés.

Article 7.

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

Article 8.

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

Article 9.

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

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

a) au moins égal au tiers du nombre des Etats représentés à la Commissiòn,

b) supérieur au nombre des voix négatives.

Article 10.

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

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

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

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

Article 11.

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

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

ANNEXE IV

(Article 60, § 1)

Réglement international concernant le transport des wagons de particuliers (RIP).

(Edité a part)

ANNEXE V

(Article 60, § 2)

Règlement international concernant le transport des containers (RICo).

(Edité à part)

ANNEXE VI

(Article 60, § 3)

Réglement international concernant le transport des colis express (RIEx).

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

Ne peuvent être admises comme colis express que les marchandises qui peuvent normalement être char-

gées dans le fourgon des trains de voyageurs. Toutefois les tarifs peuvent prévoir des dérogations à cette règle.

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

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

a) la désignation des gares expéditrice et destinataire ;

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

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

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

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

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

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

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

ANNEXE VII

(Article 61)

Règlement d'arbitrage.

Article 1.

Nombre des arbitres.

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

Article 2.

Choix des arbitres.

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 3.

Compromis.

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

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

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

c) le lieu du tribunal.

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

Article 4.

Procédure.

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

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

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

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

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

Article 5.

Greffe.

L'Office central fonctionne comme greffe du tribunal arbitral.

Article 6.

Frais.

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

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΔΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ (C I M)

Οἱ ὑπογεγραμμένοι Πληρεξούσιοι

ἀναγνωρίσαντες τὴν ἀνάγκην ἀναθεωρήσεως τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ τῆς διὰ σιδ/μων μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων, τῆς ὑπογραφείσης ἐν Βέρνῃ τὴν 25 Φεβρουαρίου 1961, ἀπεφάσισαν, συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 69 τῆς Συμβάσεως ταύτης, νὰ συνομολογήσουν νέαν πρὸς τοῦτο Σύμβασιν καὶ συνεφώνησαν ἐπὶ τῶν κάτωθι ἄρθρων :

ΜΕΡΟΣ I

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΝ ΚΑΙ ΕΚΤΑΣΙΣ ΙΣΧΥΟΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

Ἄρθρον 1.

Σιδηρόδρομοι καὶ μεταφοραί, ἐφ' ὧν ἔχει ἐφαρμογὴν ἡ Σύμβασις.

§ 1.—Ἡ παροῦσα Σύμβασις ἐφαρμόζεται, τηρουμένων τῶν ἐν ταῖς ἑπομέναις παραγράφοις προβλεπομένων ἐξαιρέσεων, εἰς πᾶσαν ἀποστολὴν ἐμπορευμάτων παραδιδομένων πρὸς μεταφορὰν βάσει κατ' εὐθεῖαν φορτωτικῆς ἐπὶ διαδρομῆς ἐκτεινομένης ἐπὶ τοῦ ἐδάφους δύο τοὐλάχιστον συμβεβλημένων κρατῶν, περιλαμβανούσης δὲ ἀποκλειστικῶς γραμμὰς ἐγγεγραμμένας εἰς τὸν κατὰ τὸ ἄρθρον 59 συντασσόμενον πίνακα.

§ 2.—Ἀποστολαί, τῶν ὁποίων οἱ σταθμοὶ [1]) ἀποστολῆς καὶ προορισμοῦ κεῖνται ἐπὶ τοῦ ἐδάφους ἑνὸς καὶ τοῦ αὐτοῦ κράτους καὶ αἱ ὁποῖαι διέρχονται διὰ τοῦ ἐδάφους ἑτέρου κράτους ἁπλῶς καὶ μόνον ὑπὸ διαμετακόμισιν, δὲν ὑπάγονται εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν, ἐφ' ὅσον ὡς πρὸς αὐτὰς συντρέχει καὶ μία τῶν ἑξῆς προϋποθέσεων :

α) ὅταν αἱ γραμμαί, δι' ὧν διενεργεῖται ἡ διαμετακόμισις, τελοῦν ὑπὸ ἀποκλειστικὴν ἐκμετάλλευσιν σιδ/μου τοῦ κράτους ἀφετηρίας.

β) ἔστω καὶ ἂν αἱ γραμμαί, δι' ὧν διενεργεῖται ἡ διαμετακόμισις, δὲν τελοῦν ὑπὸ ἀποκλειστικὴν ἐκμετάλλευσιν σιδ/μου τοῦ κράτους ἀφετηρίας, ἂν τὰ ἐνδιαφερόμενα κράτη ἢ οἱ ἐνδιαφερόμενοι σιδ/μοι ἔχουν συνάψει εἰδικὰς συμφωνίας, δυνάμει τῶν ὁποίων αἱ μεταφοραὶ αὗται δὲν θεωροῦνται διεθνεῖς.

§ 3.—Αἱ μεταξὺ σταθμῶν δύο ὁμόρων κρατῶν διενεργούμεναι μεταφοραί, ὡς καὶ αἱ μεταξὺ δύο κρατῶν μεταφοραὶ αἱ διενεργούμεναι διαμετακομιστικῶς διὰ τοῦ ἐδάφους τρίτου κράτους, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι αἱ γραμμαὶ δι' ὧν διενεργεῖται ἡ μεταφορὰ ὑπάγονται εἰς ἀποκλειστικὴν ἐκμ/σιν τῶν σιδ/μων ἐντὸς τῶν κρατῶν τούτων, ὑπάγονται εἰς τὸ ἐσωτερικὸν δίκαιον τοῦ κράτους τούτου, ἐφ' ὅσον ὁ ἀποστολεὺς διὰ τῆς ὑπ' αὐτοῦ χρησιμοποιήσεως τῆς ἀντιστοίχου φορτωτικῆς, ἀξιοῖ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἰσχύοντος ἐπὶ τῶν σιδ/μων τούτων ἐσωτερικοῦ κανονισμοῦ καὶ ἐφ' ὅσον τοῦτο δὲν ἀντιβαίνῃ εἰς τοὺς ἐσωτερικοὺς νόμους καὶ κανονισμοὺς οὐδενὸς τῶν κρατῶν τούτων.

Ἄρθρον 2.

Διατάξεις σχετικαὶ μὲ τὰς μικτὰς μεταφοράς.

§ 1.—Δύνανται νὰ ἐγγραφῶσιν εἰς τὴν ἐν τῷ πρώτῳ ἄρθρῳ προβλεπόμενον πίνακα, πέραν τῶν σιδ/κῶν γραμμῶν, καὶ τακτικαὶ γραμμαὶ αὐτοκινητικῶν ἢ ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν, συμπληροῦσαι σιδ/κὰς διαδρομὰς καὶ ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐκτελοῦνται διεθνεῖς μεταφοραί, ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν ὅτι διὰ τὴν ἐγγραφὴν των ἐν τῷ πίνακι, ἐφ' ὅσον αὗται συνδέουν δύο τοὐλάχιστον συμβεβλημένα κράτη, ἀπαραίτητος εἶναι ἡ κοινὴ πρὸς τοῦτο συναίνεσις τῶν ἐν λόγῳ κρατῶν.

§ 2.—Αἱ ἐπιχειρήσεις τῶν γραμμῶν τούτων ὑπόκεινται εἰς ὅλας τὰς διὰ τῆς παρούσης Συμβάσεως ἐπιβαλλομένας εἰς τοὺς σιδ/μους ὑποχρεώσεις καὶ περιβάλλονται δι' ὅλων τῶν διὰ τῆς ἰδίας Συμβάσεως ἀναγνωριζομένων εἰς τοὺς σιδ/μους δικαιωμάτων , ἐξαιρέσει τῶν ἀναγκαίως προκυπτουσῶν παρεκκλίσεων ἐκ τῆς διαφορᾶς τοῦ τρόπου διενεργείας τῆς μεταφορᾶς. Πάντως, οἱ διὰ τῆς παρούσης Συμβάσεως καθοριζόμενοι ὅροι εὐθύνης δὲν δύνανται καὶ καταστῶσιν ἀντικείμενον παρεκκλίσεων.

§ 3.—Κράτος, ἐπιθυμοῦν νὰ ἐγγράψῃ ἐν τῷ πίνακι γραμμὴν ἐκ τῶν ἐν τῇ παρ. 1 ὁριζομένων, ὀφείλει νὰ λάβῃ τὰ ἀναγκαῖα μέτρα ὅπως αἱ ἐν τῇ παρ. 2 προβλεπόμεναι παρεκκλίσεις δημοσιευθῶσι καθ' οὓς τύπους καὶ τὰ τιμολόγια.

§ 4.—Διὰ διεθνεῖς μεταφοράς, διενεργουμένας συγχρόνως διὰ σιδ/μου καὶ ἄλλων μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων, ἐξαιρέσει τῶν ἐν τῇ παρ. 1 ὁριζομένων, οἱ σιδ/μοι δύνανται νὰ καθορίσουν, ἀπὸ κοινοῦ μετὰ τῶν ἐνδιαφερομένων μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων, τιμολογιακὰς διατάξεις ἐρειδομένας εἰς νομικοὺς κανόνας ἐξερχομένους τοῦ νομικοῦ πλαισίου τῆς παρούσης Συμβάσεως ἐπὶ σκοπῷ προσαρμογῆς πρὸς τὰς ἰδιομορφίας ἑκάστου μεταφορικοῦ μέσου. Δύνανται, ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ, νὰ προβλέψουν χρῆσιν τίτλου μεταφορᾶς διαφόρου ἀπὸ τὸν κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρου 6, παρ. 1 τῆς παρούσης Συμβάσεως καθωρισμένον.

Ἄρθρον 3.

Ἀντικείμενα ἀποκλειόμενα τῆς μεταφορᾶς.

Ἀποκλείονται τῆς μεταφορᾶς :

α) ἀντικείμενα, ὧν ἡ μεταφορὰ ἀνήκει ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ταχυδρομικὴν διοίκησιν, ἔστω καὶ ἐπὶ ἑνὸς τῶν πρὸς διάνυσιν ἐδαφικῶν τμημάτων,

β) ἀντικείμενα, τὰ ὁποῖα, ὡς ἐκ τῶν διαστάσεων, τοῦ βάρους ἢ τῆς ἐν γένει διασκευῆς των, δὲν προσαρμόζονται πρὸς τὴν αἰτουμένην μεταφορὰν λόγῳ τῶν ἐγκαταστάσεων καὶ τοῦ ὑλικοῦ ἔστω καὶ ἑνὸς τῶν σιδ/μων διὰ τῶν ὁποίων θὰ ἐκτελεσθῇ ἡ μεταφορά,

γ) ἀντικείμενα, ὧν ἡ μεταφορὰ εἶναι νομίμως ἀπηγορευμένη ἔστω καὶ ἐπὶ ἑνὸς τῶν πρὸς διάνυσιν ἐδαφικῶν τμημάτων.

δ) ἀντικείμενα καὶ ὕλαι, ἀποκλειόμεναι τῆς μεταφορᾶς δυνάμει τοῦ Παραρτήματος I τῆς παρούσης Συμβάσεως ὑπὸ ἐπιφύλαξιν τῶν ἐν ἄρθρῳ 4, παρ. 2 προβλεπομένων ἐξαιρέσεων.

Ἄρθρον 4.

Ἀντικείμενα ὧν ἡ μεταφορὰ γίνεται ὑπὸ ὅρους δεκτή.

§ 1.—Τὰ κάτωθι ἀναφερόμενα ἀντικείμενα γίνονται δεκτὰ πρὸς μεταφορὰν ὑπὸ ὅρους :

α) Τὰ κατὰ τὸ Παράρτημα I τῆς παρούσης Συμβάσεως ἢ βάσει τῶν ἐν τῇ παρ. 2 κατωτέρω προβλεπομένων εἰδικῶν συμφωνιῶν ἢ τιμολογιακῶν διατάξεων ὑπὸ τοὺς ἐκεῖ διαγραφομένους ὅρους ἀποδεκτὰ εἰς μεταφορὰν εἴδη καὶ ὕλαι.

β) Αἱ μεταφοραὶ νεκρῶν γίνονται δεκταὶ ὑπὸ τοὺς κάτωθι ὅρους :

1ον ἡ μεταφορὰ διενεργεῖται διὰ μεγάλης ταχύτητος,

2ον τὰ τέλη μεταφορᾶς εἶναι καταβλητέα ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως,

3ον δὲν εἶναι ἐπιτρεπτὴ ἡ δι' ἀποτίσεως ἢ προκαταβολῆς ἐπιβάρυνσις τῆς ἀποστολῆς,

4ον ἡ φορτωτικὴ δὲν πρέπει νὰ περιλαμβάνῃ τὴν ἔνδειξιν «ἐν ἀναμονῇ παραδόσεως εἰς τὸν σταθμὸν (Bureau Restant)»,

5ον ἡ μεταφορὰ ὑπόκειται εἰς τοὺς ἐν ἑκάστῳ κράτει ἰσχύοντας ἐσωτερικοὺς νόμους καὶ κανονισμούς, ἐκτὸς ἂν αὕτη ρυθμίζεται διὰ πολυμερῶν εἰδικῶν μεταξὺ κρατῶν συμφωνιῶν.

Ἡ ὑπὸ συνοδείαν ἐκτέλεσις τῆς μεταφορᾶς δὲν εἶναι ἀναγκαία, ἐφ' ὅσον ὁ ἀποστολεὺς ἀναλαμβάνει, διὰ τῆς ἐγγραφῆς σχετικῆς ἐν τῇ φορτωτικῇ μνείας, τὴν ὑποχρέωσιν ἀποκομίσεως τοῦ νεκροῦ ἐντὸς τῆς καθωρισμένης ἐν τῇ χώρᾳ προορισμοῦ προθεσμίας.

---

1) Διὰ τοῦ ὅρου «σταθμὸς» νοοῦνται ἐπίσης οἱ λιμένες ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν καὶ οἱαδήποτε ἐγκατάστασις αὐτοκινητικῶν ὑπηρεσιῶν αἱ ὁποῖαι εἶναι εἰς διάθεσιν τοῦ κοινοῦ διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

γ) Τὰ διὰ τῶν ἰδίων τροχῶν των κυλιόμενα σιδ/κὰ ὀχήματα γίνονται δεκτὰ εἰς μεταφορὰν ὑπὸ τὸν ὅρον διαπιστώσεως ὑπὸ σιδ/μου τινὸς τῆς ἱκανότητός των πρὸς κυκλοφορίαν καὶ σχετικῆς περὶ τούτου βεβαιώσεως, εἴτε δι' εἰδικῆς ἐπὶ τοῦ ὀχήματος ἐγγραφῆς, εἴτε δι' εἰδικῆς πιστοποιήσεως.

Αἱ κινητῆριοι ἅμαξαι, τὰ ἐφοδιοφόρα ὀχήματα καὶ αἱ αὐτοκινητάμαξαι πρέπει νὰ συνοδεύωνται παρ' ὑπαλλήλου διατιθεμένου ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως, ἁρμοδίου δὲ συγκεκριμένως διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τῆς λιπάνσεως.

Τὰ διὰ τῶν ἰδίων τροχῶν των κυλιόμενα ἕτερα σιδ/κὰ ὀχήματα, πλὴν τῶν κινητηρίων καὶ τῶν ἐφοδιοφόρων ὀχημάτων καὶ τῶν αὐτοκινηταμαξῶν, δύνανται νὰ συνοδεύωνται ὑπὸ συνοδοῦ, ὁ ὁποῖος ἐξασφαλίζει συγκεκριμένως τὴν λίπανσιν αὐτῶν. Ἂν ὁ ἀποστολεὺς προτίθεται νὰ κάμῃ χρῆσιν τῆς εὐχερείας ταύτης, πρέπει νὰ ἀναγράψῃ σχετικὴν περὶ τούτου μνείαν ἐν τῇ φορτωτικῇ.

δ) Τὰ ζῶντα ζῶα γίνονται δεκτὰ εἰς μεταφορὰν ὑπὸ τοὺς ἀκολούθους ὅρους :

1ον πρέπει νὰ συνοδεύωνται ὑπὸ συνοδοῦ, διατιθεμένου πρὸς τοῦτο ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως.

Δὲν ἀπαιτεῖται, ἐν τούτοις, συνοδεία εἰς τὰς ἑξῆς περιπτώσεις :

–προκειμένου περὶ μικροσώμων ζώων παραδιδομένων ὑπὸ συσκευασίαν πρὸς μεταφοράν.

–ἐφ' ὅσον ἡ ἐξαίρεσις προβλέπεται διὰ τῶν διεθνῶν τιμολογίων ἢ

–ἐφ' ὅσον οἱ συμμετέχοντες εἰς τὴν μεταφορὰν σιδ/μοι παρητήθησαν, ἐπὶ σχετικῇ αἰτήσει τοῦ ἀποστολέως, τῆς συνοδείας. Εἰς τὴν τελευταίαν ταύτην περίπτωσιν ὁ σιδ/μος, πλὴν ἀντιθέτου συμφωνίας, ἀπαλλάσσεται τῆς εὐθύνης του δι' οἱανδήποτε ἀπώλειαν ἢ ζημίαν, ἥτις ἤθελε προέλθει ἐκ κινδύνου ὃν ἡ συνοδεία ἐσκόπει νὰ ἀποτρέψῃ.

Ὁ ἀποστολεὺς ὀφείλει νὰ ἐνδείξῃ ἐν τῇ φορτωτικῇ τὸν ἀριθμὸν τῶν συνοδῶν ἥ, ἂν ἡ μεταφορὰ δὲν συνοδεύεται, νὰ ἀναγράψῃ τὴν μνείαν «ἄνευ συνοδοῦ».

2ον ὁ ἀποστολεὺς ὀφείλει νὰ συμμορφοῦται πρὸς τὰς διατάξεις τῆς κτηνιατρικῆς ἀστυνομίας τῶν κρατῶν ἀποστολῆς, προορισμοῦ καὶ διαμετακομίσεως,

3ον) ἡ φορτωτικὴ δὲν πρέπει νὰ περιλαμβάνῃ τὴν ἔνδειξιν «ἐν ἀναμονῇ παραδόσεως εἰς τὸν σταθμὸν («Bureau Restant)».

ε) Ἀντικείμενα, ὧν ἡ μεταφορά, λόγῳ τῶν διαστάσεων, τοῦ βάρους ἢ τῆς ἐν γένει διασκευῆς των, ἐμφανίζει δυσχερείας συναφῶς μὲ τὰς ἐγκαταστάσεις ἢ τὸ ὑλικὸν ἔστω καὶ ἑνὸς τῶν σιδηροδρόμων διὰ τῶν ὁποίων θὰ διενεργηθῇ αὕτη, γίνονται δεκτὰ ὑπὸ εἰδικοὺς ὅρους, καθοριστέους ἐν ἑκάστῃ δεδομένῃ περιπτώσει ὑπὸ τοῦ σιδ/μου κατόπιν συνεννοήσεως μετὰ τοῦ ἀποστολέως. Οἱ εἰδικοὶ οὗτοι ὅροι δύνανται νὰ ἐμφανίζουν παρεκκλίσεις ἀπὸ τῶν διατάξεων τῆς παρούσης Συμβάσεως.

§ 2.—Δύο ἢ πλείονα ἐκ τῶν συμβεβλημένων κρατῶν δύνανται νὰ συνομολογήσουν διὰ συμφωνιῶν ὅτι ὡρισμένα εἴδη, ὧν ἡ μεταφορὰ ἀποκλείεται βάσει τοῦ Παραρτήματος Ι τῆς παρούσης Συμβάσεως, θὰ γίνωνται δεκτὰ εἰς διεθνῆ μεταξὺ τῶν κρατῶν τούτων μεταφορὰν ὑπὸ ὡρισμένους ὅρους ἢ ὅτι τὰ ἐν τῷ Παραρτήματι Ι μνημονευόμενα εἴδη καὶ ὕλαι θὰ γίνωνται δεκτὰ ὑπὸ ὅρους ὀλιγώτερον αὐστηροὺς τῶν ἐν τῷ Παραρτήματι Ι προβλεπομένων.

Δύνανται ἐπίσης οἱ σιδ/μοι διὰ σχετικῶν τιμολογιακῶν διατάξεων, εἴτε νὰ ἀποδέχωνται εἴδη καὶ ὕλας, ἀποκλειόμενα τῆς μεταφορᾶς βάσει τοῦ Παραρτήματος Ι τῆς παρούσης Συμβάσεως, εἴτε νὰ καθορίζουν ὅρους ἀποδοχῆς ὀλιγώτερον αὐστηροὺς τῶν ἐν τῷ Παραρτήματι Ι προβλεπομένων διὰ τὰ ὑπὸ ὅρους, κατὰ τὸ Παράρτημα τοῦτο, μεταφερόμενα ἐμπορεύματα.

Αἱ τοιούτου εἴδους συμφωνίαι καὶ τιμολογιακαὶ διατάξεις δέον νὰ κοινοποιῶνται εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν Διεθνῶν σιδ/κῶν μεταφορῶν.

Ἄρθρον 5.

Ὑποχρέωσις τοῦ σιδ/μου πρὸς ἐκτέλεσιν μεταφορᾶς.

§ 1.—Ὁ σιδ/μος ὑποχρεοῦται νὰ ἐκτελῇ, κατὰ τοὺς ὅρους τῆς παρούσης Συμβάσεως, πᾶσαν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων, προϋποτιθεμένου ὅτι :

α) ὁ ἀποστολεὺς συμμορφοῦται πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως,

β) ἡ μεταφορὰ εἶναι δυνατὴ διὰ τῶν κοινῶν μεταφορικῶν μέσων, τὰ ὁποῖα ἐπιτρέπουν ἱκανοποίησιν τῶν τακτικῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν,

γ) ἡ μεταφορὰ δὲν παρακωλύεται ὑπὸ περιστατικῶν ἀναποφεύκτων καὶ ἀκαταγωνίστων διὰ τὸν σιδ/μον.

§ 2.—Ὁ σιδ/μος δὲν ὑποχρεοῦται νὰ δεχθῇ ἀντικείμενα, ὧν ἡ φόρτωσις, ἡ μεταφόρτωσις ἢ ἡ ἐκφόρτωσις ἀπαιτοῦσι τὴν χρησιμοποίησιν εἰδικῶν μέσων, ἐκτὸς ἂν οἱ σταθμοί, εἰς οὓς πρέπει νὰ γίνουν αἱ προρρηθεῖσαι ἐνέργειαι, διαθέτουν τοιαῦτα μέσα.

§ 3.—Ὁ σιδ/μος ὑποχρεοῦται νὰ δέχεται μόνον ἀποστολάς, ὧν ἡ μεταφορὰ εἶναι ἀμέσως ἐκτελέσιμος. Αἱ ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς ἰσχύουσαι διατάξεις καθορίζουν εἰς ποίας περιπτώσεις ὁ σταθμὸς οὗτος ὑποχρεοῦται νὰ δεχθῇ προσωρινῶς ὑπὸ παρακαταθήκην ἀποστολὰς δι' ἃς δὲν πληροῦται ὁ ὅρος τοῦ ἀμέσως ἐκτελεσίμου τῆς μεταφορᾶς.

§ 4.—Ὅταν, δι' ἀποφάσεως τῆς ἁρμοδίας Ἀρχῆς, ὁρισθῇ:

α) κατάργησις ἢ ἀναστολή, μερικὴ ἢ ὁλική, τῆς ὑπηρεσίας,

β) ὁλοσχερὴς ἀποκλεισμὸς ἐκ τῆς μεταφορᾶς ἢ ἀνάληψις ὑπὸ ὅρους τῆς μεταφορᾶς ἐν σχέσει πρὸς ὡρισμένας ἀποστολάς, τὰ πρὸς τοῦτο λαμβανόμενα μέτρα πρέπει νὰ γνωστοποιηθῶσιν ἀμέσως εἰς τὸ κοινὸν καὶ εἰς τοὺς σιδ/μους. Οἱ τελευταῖοι οὗτοι ὑποχρεοῦνται νὰ εἰδοποιήσουν σχετικῶς τοὺς σιδ/μους. τῶν ἄλλων κρατῶν ἐπὶ σκοπῷ δημοσιεύσεως τῶν μέτρων τούτων.

§ 5.—Οἱ σιδ/μοι δύνανται, κατόπιν κοινῆς συμφωνίας καὶ ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν σχετικῆς ἐγκρίσεως τῶν Κυβερνήσεών των, νὰ καταλήξουν εἰς ἀπόφασιν περιορισμοῦ τῆς ἐφ' ὡρισμένων διαδρομῶν μεταφορᾶς κατὰ τὴν ἔννοιαν δρομολογήσεως δι' ὡρισμένων μόνον συνοριακῶν σημείων ἢ δι' ὡρισμένων ἐνδιαμέσων χωρῶν.

Τὰ μέτρα ταῦτα ἀνακοινοῦνται πρὸς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον, τὸ ὁποῖον θὰ γνωστοποιῇ ταῦτα πρὸς τὰς Κυβερνήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν. Θεωροῦνται δὲ ταῦτα ὡς γενόμενα δεκτὰ ἐφ' ὅσον, ἐντὸς μηνὸς ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας γνωστοποιήσεως, δὲν προταθῇ ἀντίρρησις κατ' αὐτῶν ἐκ μέρους συμβεβλημένου Κράτους. Εἰς περίπτωσιν ἀντιρρήσεως, ἂν τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον δὲν δυνηθῇ νὰ ἄρῃ τὴν διαφοράν, θὰ συγκαλῇ εἰς διάσκεψιν τοὺς ἐκπροσώπους τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν.

Εὐθὺς ὡς τὰ μέτρα ταῦτα θεωρηθῶσιν ὡς γενόμενα ἀποδεκτά, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον εἰδοποιεῖ σχετικῶς τὰ συμβεβλημέν Καράτη. Τὰ μέτρα ταῦτα καταχωρίζονται εἰς εἰδικοὺς πίνακας καὶ δημοσιεύονται κατὰ τοὺς προβλεπομένους διὰ τὰ διεθνῆ τιμολόγια τύπους.

Τὰ ἐν λόγῳ μέτρα τίθενται ἐν ἰσχύϊ μετὰ παρέλευσιν μηνὸς ἀπὸ τῆς ἐν τῷ ἀνωτέρω τρίτῳ ἐδαφίῳ προβλεπομένης γνωστοποιήσεως τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

§ 6.—Οἱαδήποτε ὑπὸ τοῦ σιδ/μου παράβασις τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος ἄρθρου παρέχει ἔρεισμα εἰς ἀγωγὴν ἐπανορθώσεως τῆς ἐντεῦθεν προκυψάσης ζημίας.

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ι

Τύπος καὶ ὅροι τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

Ἄρθρον 6.

Περιεχόμενον καὶ τύπος τῆς φορτωτικῆς.

§ 1.—Διὰ πᾶσαν ἀποστολὴν ἐμπορευμάτων, ὑπαγομένην εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν, ὑποχρεοῦται ὁ ἀποστολεὺς νὰ

προσάγῃ δεόντως συμπεπληρωμένην φορτωτικήν. Οἱ σιδ/μοι καθορίζουν, τόσον διὰ τὴν μικράν, ὅσον καὶ διὰ τὴν μεγάλην ταχύτητα, τὸ ὑπόδειγμα τῆς φορτωτικῆς, τὸ ὁποῖον πρέπει νὰ περιλαμβάνῃ καὶ ἀντίγραφον διὰ τὸν ἀποστολέα.

Ὡς πρὸς τὰς ἀποφάσεις τῶν σιδ/μων συναφῶς μὲ τὸ ὑπόδειγμα φορτωτικῆς, εἶναι κατ' ἀναλογίαν ἐφαρμοστέαι αἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 5, παρ. 5, ἐδάφιον δεύτερον καὶ ἡ πρώτη φράσις τοῦ τρίτου ἐδαφίου τῆς ἰδίας παραγράφου.

Δι' ὡρισμένας σημαντικὰς ὑπηρεσίας μεταφορῶν ὡς καὶ δι' ὡρισμένας ὑπηρεσίας μεταφορῶν μεταξὺ ὁμόρων κρατῶν, δύνανται τὰ τιμολόγια νὰ προβλέψουν τὴν χρῆσιν ἁπλουστευμένου τύπου φορτωτικῆς, προσηρμοσμένου πρὸς τὰ χαρακτηριστικὰ τῶν ἐν λόγῳ ὑπηρεσιῶν μεταφορᾶς.

§ 2.—Αἱ φορτωτικαὶ πρέπει νὰ ἔχουν ἐκτυπωθῇ εἰς δύο ἢ τρεῖς, ἐνδεχομένως, γλώσσας, ἐξ ὧν ἡ μία κατ' ἐκλογὴν μεταξὺ τῶν γλωσσῶν, γαλλικῆς, γερμανικῆς, ἢ ἰταλικῆς.

Τὰ διεθνῆ τιμολόγια δύνανται νὰ καθορίσουν τὴν γλῶσσαν εἰς τὴν ὁποίαν πρέπει νὰ διατυποῦνται αἱ ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ἀναγραπτέαι ἐπὶ τῆς φορτωτικῆς ἐνδείξεις. Ἐν ἐλλείψει συναφῶν διατάξεων, αἱ ἐνδείξεις αὗται πρέπει νὰ ἀναγράφωνται εἰς μίαν τῶν ἐπισήμων γλωσσῶν τῆς χώρας ἀποστολῆς, παρατιθεμένης καὶ μεταφράσεως εἰς γαλλικὴν ἢ γερμανικὴν ἢ ἰταλικὴν γλῶσσαν, πλὴν ἂν αἱ ἐνδείξεις ἔχουν ἀναγραφῇ εἰς μίαν τῶν γλωσσῶν τούτων.

Ὁ σιδ/μος δύναται νὰ ἀξιώσῃ ὅπως, διὰ τὴν ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ἀναγραφὴν ἐπὶ τῆς φορτωτικῆς καὶ τῶν παραρτημάτων αὐτῆς τῶν ἀποκειμένων εἰς τοῦτον ἐνδείξεων, χρησιμοποιῶνται λατινικοὶ χαρακτῆρες.

§ 3.—Ἡ ἐκλογὴ ἐντύπου φορτωτικῆς λευκοῦ ἢ μὲ ἐρυθρὰς ταινίας καθορίζει ἂν ἡ μεταφορὰ θὰ γίνῃ διὰ μικρᾶς ἢ διὰ μεγάλης ταχύτητος.

Αἴτησις μεγάλης ταχύτητος διὰ τμῆμα τῆς διαδρομῆς καὶ μικρᾶς ταχύτητος διὰ τὸ ὑπόλοιπον τμῆμα δὲν γίνεται δεκτή, ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως εἰδικῆς περὶ τούτου συμφωνίας μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων σιδ/μων.

§ 4.—Αἱ ἐπὶ τῆς φορτωτικῆς ἀναγραπτέαι ἐνδείξεις πρέπει νὰ ἀναγράφωνται ἢ νὰ ἐκτυπῶνται δι' ἀνεξιτήλων στοιχείων. Φορτωτικαὶ φέρουσαι διορθώσεις ἢ ἀποξέσεις ἢ ἐπὶ τῶν ὁποίων ἔχουν ἐπικολληθῇ τεμάχια χάρτου δὲν γίνονται δεκταί. Αἱ διαγραφαὶ εἶναι ἀνεκταὶ ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι ὁ ἀποστολεὺς βεβαιώνῃ ταύτας διὰ τῆς ὑπογραφῆς του καὶ ἀναγράφει ὁλογράφως τὰ διορθωθέντα ποσὰ προκειμένου περὶ τοῦ ποσοῦ καὶ τοῦ βάρους τῶν δεμάτων.

§ 5.—Ἡ φορτωτικὴ πρέπει νὰ περιλαμβάνῃ ὑποχρεωτικῶς τὰς κάτωθι ἐγγραφάς :

α) τὴν ἔνδειξιν τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ μεθ' ὅλων τῶν ἀναγκαίων εἰδικῶν προσδιορισμῶν πρὸς ἀποτροπὴν συγχίσεως μεταξὺ διαφόρων σταθμῶν ἐξυπηρετούντων, εἴτε τὸν αὐτὸν τόπον, εἴτε ὁμωνύμους ἢ ὑπὸ παραπλήσιον ὄνομα ἐκφερομένους τόπους,

β) τὸ ὀνοματεπώνυμον καὶ τὴν διεύθυνσιν τοῦ παραλήπτου.

Ἓν μόνον φυσικὸν πρόσωπον ἢ ἄλλο ὑποκείμενον δικαιωμάτων πρέπει νὰ ὁρίζεται ὡς παραλήπτης. Ἡ ἔνδειξις ὡς παραλήπτου τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ ἢ ὑπαλλήλου τοῦ σταθμοῦ τούτου δὲν εἶναι ἐπιτρεπτή, ἐκτὸς ἂν τὸ ἐφαρμοστέον τιμολόγιον ρητῶς ἐπιτρέπῃ τοῦτο.

Αἱ μὴ μνημονεύουσαι ὀνομαστικῶς τὸν παραλήπτην ἐνδείξεις, ὡς αἱ «εἰς διαταγὴν τοῦ.....» ἢ «εἰς τὸν κομιστὴν τοῦ ἀντιγράφου τῆς φορτωτικῆς» δὲν ἐπιτρέπονται.

γ) τὸν καθορισμὸν τοῦ εἴδους τοῦ ἐμπορεύματος.

Ὁ ἀποστολεὺς ὀφείλει νὰ καθορίσῃ τὰ μὲν ὑπὸ ὅρους, βάσει τοῦ ἄρθρου 4, παρ. 1, στοιχ. α) καὶ παρ. 2 μεταφερόμενα ἐμπορεύματα, διὰ τῆς καθωρισμένης δι' αὐτὰ κατονομασίας, τὰ δὲ λοιπὰ ἐμπορεύματα, ἐφ' ὅσον ζητεῖται δι' αὐτὰ ἡ ἐφαρμογὴ ὡρισμένου τιμολογίου, ὑπὸ τὴν ἐν τῷ τιμολογίῳ τούτῳ προβλεπομένην κατονομασίαν των, εἰς πάσας δὲ τὰς λοιπὰς περιπτώσεις διὰ κατονομασίας ἀνταποκρινομένης εἰς τὴν φύσιν τοῦ ἐμπορεύματος, χρησιμοποιουμένης δὲ ἐν τῷ ἐμπορίῳ ἐν τῷ κράτει ἀποστολῆς.

δ) τὸ βάρος ἢ, ἐν ἐλλείψει, ἀνάλογον ἔνδειξιν, σύμφωνον πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἀποστολέως σιδ/μου.

Ὅταν οἱ νόμοι ἢ κανονισμοὶ τοῦ Κράτους ἀφετηρίας ἐπιτρέπουν εἰς τὸν ἀποστολέα νὰ παραδίδῃ τὰς ἀποστολὰς του χωρὶς ἔνδειξιν τοῦ βάρους ἢ χωρὶς ἑτέραν ἔνδειξιν ἀναπληροῦσαν τὴν τοῦ βάρους τοιαύτην, τὸ βάρος ἢ ἡ ἀναπληρωματικὴ τούτου ἔνδειξις πρέπει νὰ ἀναγραφῶσιν ὑπὸ τοῦ σιδ/μου ἀποστολῆς.

ε) διὰ τὰς τμηματικὰς ἀποστολάς : τὸ ποσὸν τῶν δεμάτων καὶ τὴν περιγραφὴν τῆς συσκευασίας.

Αἱ ἴδιαι αὗται ἐνδείξεις πρέπει νὰ ἀναγράφωνται καὶ εἰς φορτωτικὴν ἀναφερομένην εἰς πλῆρες φορτίον ἀπαρτιζόμενον ἐξ ἑνὸς ἢ περισσοτέρων τεμαχίων, ἀποστελλόμενον δὲ διὰ συνδεδυασμένης σιδ/κῆς καὶ θαλασσίας μεταφορικῆς ὁδοῦ καὶ τὸ ὁποῖον ὑπόκειται, συνεπῶς, εἰς μεταφόρτωσιν.

–Δι' ἀποστολάς, ὧν ἡ φόρτωσις ἀπόκειται εἰς τὸν ἀποστολέα : τὸν ἀριθμὸν τοῦ φορτηγοῦ ὀχήματος καὶ διὰ τὰ ἰδιωτικὰ φορτηγὰ ὀχήματα, πέραν τοῦ στοιχείου τούτου, καὶ τὸ ἀπόβαρον τοῦ φορτηγοῦ ὀχήματος.

στ) λεπτομερῆ μνείαν τῶν ὑπὸ τῶν τελωνειακῶν ἢ ἄλλων διοικητικῶν Ἀρχῶν ἀπαιτουμένων δικαιολογητικῶν, τὰ ὁποῖα, εἴτε εὑρίσκονται ἐπισυνημμένα εἰς τὴν φορτωτικήν, εἴτε μνημονεύονται ἐν αὐτῇ ὡς τηρούμενα εἰς διάθεσιν τοῦ σιδ/μου ἐν ὡρισμένῳ σταθμῷ ἢ ἐν ὡρισμένῳ γραφείῳ τῆς τελωνειακῆς ἢ ἄλλης τινὸς διοικητικῆς Ἀρχῆς.

ζ) τὸ ὀνοματεπώνυμον καὶ τὴν διεύθυνσιν τοῦ ἀποστολέως, συμπληρούμενα, ἂν κρίνεται σκόπιμον, διὰ τῆς τηλεγραφικῆς ἢ τηλεφωνικῆς διευθύνσεώς του.

Ἓν μόνον φυσικὸν πρόσωπον ἢ ἄλλο ὑποκείμενον δικαιωμάτων πρέπει νὰ ἐμφαίνεται ἐν τῇ φορτωτικῇ ὡς ἀποστολεύς.

Ἐφ' ὅσον οἱ ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς ἰσχύοντες ἐσωτερικοὶ νόμοι καὶ κανονισμοὶ ἐπιβάλλουν τοῦτο, ὀφείλει ὁ ἀποστολεὺς νὰ παραθέσῃ παρὰ τὸ ὀνοματεπώνυμον καὶ τὴν διεύθυνσίν του καὶ τὴν ὑπογραφήν του, ἰδιόχειρον, ἔντυπον ἢ διὰ σφραγῖδος.

Πρὸς τοῦτο, τὸ ἐν χρήσει ὑπόδειγμα φορτωτικῆς δύναται νὰ φέρῃ τὴν ἔντυπον ἔνδειξιν «Ὑπογραφή».

§ 6.—Πέραν τῶν ἄνω μνημονευθεισῶν, πρέπει ἡ φορτωτική, δοθείσης περιπτώσεως, νὰ περιλαμβάνῃ καὶ πάσας τὰς λοιπάς, προβλεπομένας ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει, ἐνδείξεις, συγκεκριμένως δὲ τὰς κάτωθι :

α) τὴν ἔνδειξιν «ἐν ἀναμονῇ παραδόσεως εἰς τὸν σταθμὸν (Bureau Restant)» ἢ τὴν ἔνδειξιν «παραδοτέον κατ' οἶκον», προϋποτιθεμένου ὅτι ἀμφότεροι οἱ τρόποι οὗτοι παραδόσεως προβλέπονται ἐν τῷ σταθμῷ προορισμοῦ. Ὁ ζητῶν τὴν παράδοσιν τῆς ἀποστολῆς ἐπὶ ἰδιωτικῆς παρακαμπτηρίου γραμμῆς τοῦ παραλήπτου ἀποστολεὺς πρέπει νὰ ἀναγράψῃ ἀντίστοιχον μνείαν ἐν τῇ φορτωτικῇ ἐν ἀμέσῳ συνεχείᾳ πρὸς τὰς ἐνδείξεις τοῦ ὀνοματεπωνύμου καὶ τῆς διευθύνσεως τοῦ παραλήπτου.

β) τὰ ἐφαρμοστέα τιμολόγια, εἰδικώτερον δὲ τὰ ἐν ἄρθρῳ 11, παρ. 4, στοιχ. γ) καὶ ἐν ἄρθρῳ 35 προβλεπόμενα εἰδικὰ ἢ ἐξαιρετικὰ τιμολόγια,

γ) τὸ ποσόν, ἀριθμητικῶς, τῆς κατὰ τὸ ἄρθρον 20 δηλουμένης ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως,

δ) τὸ ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ἀναληφθέν, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 17, ποσὸν ἐπὶ τῶν τελῶν μεταφορᾶς,

ε) τὸ ποσόν, ἀριθμητικῶς, τῆς ἀποτίσεως καὶ τῆς προκαταβολῆς (ἄρθρ. 19),

στ) τὸ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 10, παρ. 1 ὁριζόμενον ὡς ἀκολουθητέον δρομολόγιον καὶ τὴν ἔνδειξιν τῶν σταθμῶν ὅπου πρέπει νὰ γίνουν αἱ τελωνειακαὶ ἢ ἄλλαι διοικητικαὶ διατυπώσεις,

ζ) τὰς ἐνδείξεις συναφῶς μὲ τὰς ἀπαιτουμένας τελωνειακὰς ἢ ἄλλας διοικητικὰς διατυπώσεις, συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 15, παρ. 1, δεύτερον ἐδάφιον,

η) τὴν μνείαν τοῦ ὅτι ὁ παραλήπτης δὲν δικαιοῦται νὰ τροποποιήσῃ τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς.

Ἡ μνεία αὕτη πρέπει νὰ διατυποῦται οὕτω : «ὁ παραλήπτης δὲν ἔχει ἐξουσιοδοτηθῇ διὰ νὰ δώσῃ μεταγενεστέρας ἐντολάς».

θ) τὸν ἀριθμὸν τῶν διατεθέντων συνοδῶν ἢ τὴν μνείαν «ἄνευ συνοδοῦ» συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 4, παρ. 1, στοιχ. δ-1ον).

§ 7.—Ἂν ὁ διαθέσιμος ἐν τῇ φορτωτικῇ χῶρος διὰ τὰς ἐνδείξεις τοῦ ἀποστολέως δὲν ἀρκῇ διὰ νὰ περιλάβῃ ταύτας, θὰ χρησιμοποιοῦνται συμπληρωματικὰ φύλλα, τὰ ὁποῖα καθίστανται ἀναπόσπαστον τμῆμα τοῦ ἐντύπου τῆς φορτωτικῆς. Τὰ συμπληρωματικὰ ταῦτα φύλλα, τῶν αὐτῶν ὡς ἡ φορτωτικὴ διαστάσεων, θὰ συμπληροῦνται, διὰ παρεμβολῆς μεταξὺ τούτων χημικοῦ χάρτου, εἰς ἀριθμὸν ἀντιτύπων ἴσον πρὸς τὰ προβλεπόμενα φύλλα τῆς φορτωτικῆς καὶ θὰ ὑπογράφωνται ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως. Ἡ ὕπαρξις συμπληρωματικῶν φύλλων πρέπει νὰ μνημονεύηται ἐν τῇ φορτωτικῇ. Προκειμένου περὶ τοῦ συνολικοῦ βάρους τῆς ἀποστολῆς, ἡ ἔνδειξις τούτου δέον νὰ γίνῃ ἐπ' αὐτῆς ταύτης τῆς φορτωτικῆς.

§ 8.—Δὲν ἐπιτρέπεται νὰ περιληφθῶσιν ἐν τῇ φορτωτικῇ ἄλλαι δηλώσεις, πλὴν τῶν ὁριζομένων ἢ ἐπιτρεπομένων ὑπὸ τῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν τοῦ Κράτους ἢ ὑπὸ τῶν τιμολογίων καὶ ἐφ' ὅσον αὗται δὲν ἀντίκεινται εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν.

Ἀπαγορεύεται νὰ ἀντικατασταθῇ ἡ φορτωτικὴ δι' ἄλλων ἐγγράφων ἢ νὰ προσαρτηθῶσιν εἰς ταύτην ἔγγραφα ἄλλα, πέραν τῶν ὁριζομένων ἢ ἐπιτρεπομένων ὑπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως ἢ τῶν τιμολογίων.

§ 9.—Μία μόνον φορτωτικὴ συντάσσεται δι' ἑκάστην ἀποστολήν. Ἀποκλείεται, οὐχ' ἧττον, παράδοσις πρὸς μεταφορὰν ἐπὶ τῇ βάσει μιᾶς μόνον φορτωτικῆς τῶν κάτωθι εἰδῶν :

α) ἐμπορευμάτων, τὰ ὁποῖα λόγῳ τῆς φύσεως αὐτῶν δὲν δύνανται νὰ φορτωθοῦν ὁμοῦ χωρὶς συνακολούθους ἀνωμαλίας,

β) ἐμπορευμάτων, τῶν ὁποίων ἡ φόρτωσις ἀπόκειται ἐν μέρει εἰς τὸν σιδ/μον καὶ ἐν μέρει εἰς τὸν ἀποστολέα,

γ) ἐμπορευμάτων, τῶν ὁποίων ἡ ἀπὸ κοινοῦ φόρτωσις θὰ παρέβλαπτε τὰς τελωνειακὰς ἢ ἄλλας διοικητικὰς διατάξεις,

δ) τῶν ὑπὸ ὅρους μεταφερομένων ἐμπορευμάτων, προκειμένου εἰδικώτερον περὶ εἰδῶν καὶ ὑλῶν, ὧν ἡ φόρτωσις ἀπὸ κοινοῦ ἢ μετ' ἄλλων ἐμπορευμάτων ἀπαγορεύεται δυνάμει τοῦ Παραρτήματος Ι τῆς παρούσης Συμβάσεως ἢ δυνάμει τῶν ἐν ἄρθρῳ 4 παρ. 2 προβλεπομένων εἰδικῶν συμφωνιῶν καὶ τιμολογιακῶν διατάξεων.

§ 10.—Μία καὶ ἡ αὐτὴ φορτωτικὴ δύναται νὰ ἀναφέρεται εἰς φορτίον ἑνὸς μόνου φορτηγοῦ ὀχήματος. Δύνανται, οὐχ' ἧττον, νὰ παραδοθῶσι πρὸς μεταφορὰν ἐπὶ τῇ βάσει μιᾶς μόνης φορτωτικῆς τὰ κάτωθι φορτία :

α) ἀδιαίρετοι ὄγκοι καὶ ἀντικείμενα ἐξαιρετικῶν διαστάσεων, ἡ φόρτωσις τῶν ὁποίων ἀπαιτεῖ περισσότερα τοῦ ἑνὸς φορτηγὰ ὀχήματα,

β) ἀποστολαὶ φορτωμέναι ἐπὶ πολλῶν φορτηγῶν ὀχημάτων, ὅταν αἱ εἰδικαὶ διὰ τὴν συγκεκριμένην ὑπηρεσίαν μεταφορῶν διατάξεις ἢ αἱ διατάξεις τῶν διεθνῶν τιμολογίων ἢ αἱ μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων σιδ/μων εἰδικαὶ συμφωνίαι ἐπιτρέπουν τοῦτο διὰ τὴν ὅλην διαδρομήν.

§ 11.—Ἐπιτρέπεται εἰς τὸν ἀποστολέα νὰ ἀναγράψῃ εἰς τὸν πρὸς τοῦτο προσδιωρισμένον χῶρον τῆς φορτωτικῆς, ὑπὸ τύπον ὅμως καθαρῶς πληροφοριακὸν διὰ τὸν παραλήπτην καὶ χωρὶς ἐντεῦθεν νὰ προκύπτῃ ὑποχρέωσις ἢ εὐθύνη τοῦ σιδ/μου, ἐνδείξεις ἀναφερομένας εἰς τὴν ἀποστολήν, ὡς π.χ.

«Ἀποστολὴ τοῦ Ν. ...»
«Κατὰ διαταγὴν τοῦ Ν. ...»
«Εἰς διάθεσιν τοῦ Ν. ...»
«Πρὸς ἐπαναποστολὴν πρὸς τὸν Ν. ...»
«Ἀσφαλισμένον παρὰ τῷ Ν. ...»
«Διὰ τὴν ναυτιλιακὴν γραμμὴν Ν...» ἢ «διὰ τὸ πλοῖον Ν....»
«Ἐκ τῆς ναυτιλιακῆς γραμμῆς Ν....» ἢ «ἐκ τοῦ πλοίου Ν.....».
«Διὰ τὴν αὐτοκινητιστικὴν γραμμὴν Ν...»
«Ἐκ τῆς αὐτοκινητιστικῆς γραμμῆς Ν....»
«Διὰ τὴν ἀεροπορικὴν γραμμὴν Ν....»
«Ἐκ τῆς ἀεροπορικῆς γραμμῆς Ν....»
«Πρὸς ἐξαγωγὴν εἰς παραλαβὴν τοῦ Ν...».

Ἄρθρον 7.

Εὐθύνη διὰ τὰς ἐν τῇ φορτωτικῇ ἐγγραφάς. Ληπτέα μέτρα εἰς περίπτωσιν ὑπερφορτώσεως. Πρόστιμα.

§ 1.—Ὁ ἀποστολεὺς εὐθύνεται διὰ τὴν ἀκρίβειαν τῶν ἀναγραφεισῶν ἐπὶ τῆς φορτωτικῆς, τῇ ἰδίᾳ αὐτοῦ φροντίδι, ἐνδείξεων καὶ δηλώσεων. Ὑπόκειται δὲ οὗτος εἰς ὅλας τὰς συνεπείας, τὰς προκυπτούσας ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι αἱ δηλώσεις ἢ ἐνδείξεις αὗται εἶναι ἐνδεχομένως ἀνώμαλοι, ἀνακριβεῖς, ἀτελεῖς ἢ ἀναγεγραμμέναι εἰς χῶρον ἄλλον ἀντὶ τοῦ δι' ἑκάστην τούτων καθωρισμένου. Ἂν ὁ χῶρος οὗτος εἶναι ἀνεπαρκής, θὰ γίνεται παραπομπή, διὰ παρατηρήσεως ἐγγραφομένης ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ἐν τῷ ἰδίῳ τούτῳ χώρῳ, εἰς τὸ μέρος τῆς φορτωτικῆς, ὅπου εὑρίσκεται ἡ συμπλήρωσις τῆς ἐγγραφῆς.

§ 2.—Ὁ σιδηρόδρομος δικαιοῦται ἐν παντὶ χρόνῳ νὰ ἐλέγξῃ ἂν ἡ ἀποστολὴ ἀνταποκρίνεται πρὸς τὰς ἐν τῇ φορτωτικῇ ἐγγραφὰς καὶ ἄν, προκειμένου εἰδικῶς περὶ τῶν ὑπὸ ὅρους μεταφερομένων ἐμπορευμάτων, ἐτηρήθησαν αἱ συναφεῖς πρὸς αὐτὰ διατάξεις.

Προκειμένης ἐπαληθεύσεως τοῦ περιεχομένου τῆς ἀποστολῆς, ὁ ἀποστολεὺς ἢ ὁ παραλήπτης, ἀναλόγως τοῦ ἂν αὕτη γίνεται ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς ἢ ἐν τῷ σταθμῷ προορισμοῦ, πρέπει νὰ καλῆται νὰ παραστῇ κατὰ τὴν ἐπαλήθευσιν. Ἂν δὲν προσέλθῃ ὁ ἐνδιαφερόμενος ἢ ἂν ἡ ἐπαλήθευσις γίνῃ καθ' ὁδόν, ἐν ἐλλείψει δὲ ἄλλων νομοθετικῶν ἢ κανονιστικῶν διατάξεων ἐν τῷ κράτει ὅπου διενεργεῖται ὁ ἔλεγχος, πρέπει οὗτος νὰ γίνῃ ἐπὶ παρουσίᾳ δύο ξένων πρὸς τὸν σιδ/μον μαρτύρων.

Δὲν δύναται, ὅμως, ὁ σιδ/μος νὰ προβῇ καθ' ὁδὸν εἰς ἔλεγχον τοῦ περιεχομένου, ἐκτὸς ἂν ἡ τοιαύτη ἐνέργεια ἐπιβάλλεται ἐξ ἐπιτακτικῶν ἀναγκῶν τῆς ἐκμεταλλεύσεως ἢ ἂν αὕτη ἐπιτάσσεται ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν τῶν τελωνειακῶν ἢ ἄλλων διοικητικῶν Ἀρχῶν.

Τὸ ἀποτέλεσμα τῆς ἐπαληθεύσεως τῶν ἐγγραφῶν τῆς φορτωτικῆς πρέπει νὰ ἐνδειχθῇ ἐν αὐτῇ. Ἂν ἡ ἐπαλήθευσις γίνῃ ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς, ἡ αὐτὴ ἔνδειξις πρέπει νὰ γίνῃ καὶ εἰς τὸ ἀντίγραφον τῆς φορτωτικῆς , ἐφ' ὅσον τοῦτο εὑρίσκεται ἀκόμη εἰς τὴν κατοχὴν τοῦ σιδ/μου

Ἂν ἡ ἀποστολὴ δὲν ἀνταποκρίνεται πρὸς τὰς ἐν τῇ φορτωτικῇ ἐγγραφάς, αἱ ἐκ τοῦ ἐλέγχου προκύπτουσαι δαπάναι ἄγονται εἰς χρέωσιν τοῦ ἐμπορεύματος, ἐκτὸς ἂν καταβληθῶσιν ἐπὶ τόπου.

§ 3. Οἱ ἐν ἑκάστῳ Κράτει ἰσχύοντες Νόμοι καὶ Κανονισμοὶ καθορίζουν ὑπὸ ποίους ὅρους ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ βεβαιώσῃ τὸ βάρος τοῦ ἐμπορεύματος ἢ τὸ ποσὸν τῶν δεμάτων ὡς καὶ τὸ πραγματικὸν ἀπόβαρον τῶν φορτηγῶν ὀχημάτων.

Ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ ἐνδείξῃ ἐν τῇ φορτωτικῇ τὸ ἀποτέλεσμα τῶν γενομένων ὑπ' αὐτοῦ διαπιστώσεων σχετικῶς μὲ τὸ βάρος, τὸ ποσὸν τῶν δεμάτων καὶ τὸ ἀπόβαρον τῶν φορτηγῶν ὀχημάτων.

§ 4.—Εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ἐπὶ γεφυροπλάστιγγος ζυγίσεως, τὸ βάρος προσδιορίζεται ἂν ἐκ τοῦ συνολικοῦ βάρους τοῦ φορτηγοῦ ὀχήματος μετὰ τοῦ ἐν αὐτῷ φορτίου ἀφαιρεθῇ τὸ ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ ὀχήματος ἀναγεγραμμένον ἀπόβαρον αὐτοῦ, ἐκτὸς ἂν διάφορον ἀπόβαρον προκύπτῃ ἐξ εἰδικῆς ζυγίσεως τοῦ φορτηγοῦ ὀχήματος κενοῦ.

Ζυγίσεις γενόμεναι ἐπὶ ἰδιωτικῶν γεφυροπλαστίγγων ἐξομοιοῦνται πρὸς τὰς γενομένας ἐπὶ γεφυροπλαστίγγων τοῦ σιδηροδρόμου, ἐφ' ὅσον πληροῦνται αἱ ὑπὸ τοῦ ἁρμοδίου σιδηροδρόμου καθορισθέντες πρὸς τοῦτο ὅροι.

§ 5.—Ἂν ἡ ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου, μετὰ τὴν σύναψιν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, γενομένη ζύγισις ἐμφανίζῃ διαφορὰν βάρους, καθοριστικὸν διὰ τὴν τιμολόγησιν παραμένει τὸ ὑπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς βεβαιωθὲν βάρος ἢ, ἐν ἐλλείψει βεβαιώσεως ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου, τὸ ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως δηλωθὲν βάρος εἰς τὰς κάτωθι ἀναφερομένας περιπτώσεις :

α) ἂν ἡ διαφορὰ ὀφείλεται προδήλως εἰς τὴν φύσιν τοῦ ἐμπορεύματος ἢ εἰς ἀτμοσφαιρικὰς ἐπιδράσεις,

β) ἂν ἡ ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου, μετὰ τὴν σύναψιν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, γενομένη ζύγισις ἐγένετο ἐπὶ γεφυροπλάστιγγος καὶ ἐμφανίζῃ διαφορὰν οὐχὶ ἀνωτέραν τῶν δύο τοῖς ἑκατὸν ἐπὶ τοῦ βεβαιωθέντος ὑπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς βάρους ἤ, ἐν ἐλλείψει τοιούτου, ἐπὶ τοῦ ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως δηλωθέντος βάρους.

§ 6.—Δι' ἃς ἀποστολὰς ἡ φόρτωσις ἐπιβάλλεται εἰς τὸν ἀποστολέα, ὀφείλει οὗτος νὰ τηρήσῃ τὸ ὅριον φορτώσεως τοῦ φορτηγοῦ ὀχήματος. Αἱ καθορίζουσαι τὰ ὅρια φορτώσεως διατάξεις ὑπόκεινται εἰς δημοσίευσιν ὑφ' οὓς τύπους καὶ τὰ τιμολόγια. Ὁ σιδηρόδρομος γνωρίζει εἰς τὸν ἀποστολέα, ἐπὶ σχετικῇ αἰτήσει τοῦ τελευταίου τούτου, τὸ πρὸς τήρησιν ὅριον φορτώσεως.

§ 7.—Ἀνεξαρτήτως τῆς διαφορᾶς κομίστρων καὶ τῆς δι' ἐνδεχομένην ζημίαν ἀποζημιώσεως, δύναται ὁ σιδηρόδρομος νὰ εἰσπράξῃ καὶ πρόστιμον εἰς τὰς κάτωθι περιπτώσεις :

α) πρόστιμον δύο φράγκων ἀνὰ χιλιόγραμμον μικτοῦ βάρους τοῦ ὅλου δέματος, εἰς τὰς ἑξῆς περιπτώσεις :

1ον ἐπὶ ἀνωμάλου, ἀνακριβοῦς ἢ ἀτελοῦς καθορισμοῦ ἀποκλειομένων τῆς μεταφορᾶς, βάσει τοῦ Παραρτήματος Ι, ἀντικειμένων καὶ ὑλῶν,

2ον ἐπὶ ἀνωμάλου, ἀνακριβοῦς ἢ ἀτελοῦς καθορισμοῦ ἀντικειμένων ἢ ὑλῶν, ὧν ἡ μεταφορὰ συναρτᾶται, βάσει τοῦ Παραρτήματος Ι, πρὸς εἰδικοὺς ὅρους ἢ ἐπὶ μὴ τηρήσεως τῶν ὅρων τούτων.

β) πρόστιμον δέκα πέντε φράγκων ἀνὰ 100 χγρ. τοῦ καθ' ὑπέρβασιν τοῦ ὁρίου φορτώσεως βάρους εἰς τὴν περίπτωσιν ὑπερφορτώσεως φορτηγοῦ ὀχήματος, τοῦ ὁποίου ἡ φόρτωσις ἐγένετο ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως,

γ) πρόστιμον ἴσον πρὸς τὸ διπλάσιον τῆς διαφορᾶς μεταξύ :

1ον τῶν κομίστρων ἅτινα ἔδει νὰ εἰσπραχθῶσι κανονικῶς διὰ τὴν διαδρομὴν ἀπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς μέχρι τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ καὶ τῶν πράγματι ὑπολογισθέντων κομίστρων ἐπὶ περιπτώσεως ἀνωμάλου, ἀνακριβοῦς ἢ ἀτελοῦς καθορισμοῦ τοῦ εἴδους ἀποστολῆς περιλαμβανούσης ἐμπορεύματα ἄλλα ἐκτὸς τῶν ἀνωτέρω ὑπὸ στοιχ. α) κατονομαζομένων, ἢ, γενικῶς, εἰς περίπτωσιν καθορισμοῦ δυναμένου νὰ εὐνοήσῃ τὴν ἀποστολὴν διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τιμολογίου μειωμένου ἔναντι τοῦ κανονικῶς ἐφαρμοστέου εἰς ταύτην τιμολογίου,

2ον τῶν κομίστρων διὰ τὸ δηλωθὲν καὶ τῶν κομίστρων διὰ τὸ διαπιστωθὲν βάρος ἐπὶ περιπτώσεως δηλώσεως βάρους κατωτέρου τοῦ πραγματικοῦ. Ἂν ἡ ἀποστολὴ ἀπαρτίζεται ἐξ ἐμπορευμάτων τιμολογουμένων ἐπὶ διάφορον ἕκαστον κόμιστρον, τὸ δὲ βάρος ἑκάστου τῶν ἐμπορευμάτων τούτων δύναται εὐχερῶς νὰ προσδιορισθῇ, τὸ πρόστιμον ὑπολογίζεται ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἐφαρμοστέου εἰς ἕκαστον τῶν ἐμπορευμάτων κομίστρου, ἐφ' ὅσον ὁ τοιοῦτος τρόπος ὑπολογισμοῦ δίδῃ κατώτερον πρόστιμον.

δ) ἂν δι' ἓν καὶ τὸ αὐτὸ φορτηγὸν ὄχημα συντρέχουν δήλωσις βάρους κατωτέρου τοῦ πραγματικοῦ καὶ ὑπέρβασις τοῦ ὁρίου φορτώσεως, τὰ εἰς ἀμφοτέρας τὰς παραβάσεις ταύτας ἀναφερόμενα πρόστιμα εἰσπράττονται ἀθροιστικῶς.

§ 8.—Τὸ κατὰ τὴν παρ. 7 εἰσπρακτέον πρόστιμον βαρύνει τὸ μεταφερόμενον ἐμπόρευμα ἀνεξαρτήτως τοῦ τόπου εἰς ὃν διεπιστώθησαν τὰ δικαιολογοῦντα τὴν εἴσπραξιν τούτου περιστατικά.

§ 9.—Τὸ ποσὸν τῶν προστίμων καὶ ἡ αἰτία τῆς εἰσπράξεως αὐτῶν πρέπει νὰ μνημονεύωνται ἐν τῇ φορτωτικῇ.

§ 10.—Δὲν ὀφείλεται πρόστιμον ἐπὶ τῶν κάτωθι περιπτώσεων :

α) εἰς περίπτωσιν ἀνακριβοῦς ἐνδείξεως τοῦ βάρους, ὅταν, κατὰ τοὺς ἰσχύοντας ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς κανόνας, ἡ ζύγισις εἶναι ὑποχρεωτικὴ διὰ τὸν σιδηρόδρομον,

β) εἰς περίπτωσιν ἀνακριβοῦς ἐνδείξεως τοῦ βάρους ἢ εἰς περίπτωσιν ὑπερφορτώσεως, ἂν ὁ ἀποστολεὺς ἔχῃ ζητήσει ἐν τῇ φορτωτικῇ ὅπως γίνῃ ζύγισις ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου,

γ) εἰς περίπτωσιν ὑπερφορτώσεως προκυψάσης κατὰ τὴν μεταφορὰν συνεπείᾳ ἀτμοσφαιρικῶν ἐπιδράσεων, ἐφ' ὅσον ἀποδεικνύεται ὅτι τὸ φορτίον τοῦ φορτηγοῦ ὀχήματος δὲν ὑπερέβαινε τὸ ὅριον φορτώσεως κατὰ τὸν χρόνον τῆς πρὸς μεταφορὰν παραδόσεως εἰς τὸν σταθμὸν ἀποστολῆς,

δ) εἰς περίπτωσιν αὐξήσεως τοῦ βάρους κατὰ τὸ στάδιον τῆς μεταφορᾶς χωρὶς νὰ ὑπάρχῃ καὶ ὑπερφόρτωσις, ἐφ' ὅσον ἀποδεικνύεται ὅτι ἡ αὔξησις ὀφείλεται εἰς ἀτμοσφαιρικὰς ἐπιδράσεις,

ε) εἰς περίπτωσιν ἀνακριβοῦς ἐνδείξεως τοῦ βάρους χωρὶς ὑπερφόρτωσιν, ἐφ' ὅσον ἡ διαφορὰ μεταξὺ τοῦ ἐν τῇ φορτωτικῇ ἐνδειχθέντος βάρους καὶ τοῦ διαπιστωθέντος βάρους δὲν εἶναι ἀνωτέρα τοῦ τρία τοῖς ἑκατὸν τοῦ δηλωθέντος βάρους,

στ) ἐπὶ ὑπερφορτώσεως φορτηγοῦ ὀχήματος, ἂν ὁ σιδηρόδρομος δὲν ἐδημοσίευσε τὸ ὅριον βάρους, οὔτε ὑπέδειξε τοῦτο εἰς τὸν ἀποστολέα κατὰ τρόπον καθιστῶντα εἰς τοῦτον δυνατὴν τὴν τήρησιν τοῦ ὁρίου τούτου.

§ 11.—Διαπιστουμένης ὑπερφορτώσεως φορτηγοῦ ὀχήματος, εἴτε ὑπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς, εἴτε ὑπὸ ἐνδιαμέσου τινὸς σταθμοῦ, τὸ ὑπερβάλλον τμῆμα τοῦ φορτίου δύναται νὰ ἐκφορτωθῇ, ἔστω καὶ ἂν δὲν συντρέχῃ περίπτωσις εἰσπράξεως προστίμου. Δοθείσης περιπτώσεως, προσκαλεῖται ἀμέσως ὁ ἀποστολεὺς νὰ γνωρίσῃ κατά τινα τρόπον ἐπιθυμεῖ νὰ διαθέσῃ τὸ ὑπερβάλλον τμῆμα τοῦ φορτίου.

Ἂν, ὅμως, ὁ παραλήπτης ἐτροποποίησε ἤδη, κατὰ τὸ ἄρθρον 22, τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς, πρέπει οὗτος νὰ εἰδοποιηθῇ καὶ νὰ κληθῇ νὰ δώσῃ ὁδηγίας του ὡς πρὸς τὸ ὑπερβάλλον τμῆμα τοῦ φορτίου.

Τὸ ὑπερβάλλον τμῆμα τοῦ φορτίου τιμολογεῖται διὰ τὴν διανυθεῖσαν διαδρομὴν βάσει τοῦ ἐφαρμοσθέντος εἰς τὴν κυρίαν ἀποστολὴν κομίστρου, συντρεχούσης δὲ περιπτώσεως, καὶ μετὰ τοῦ ἐν παρ. 7 προβλεπομένου προστίμου. Εἰς τὴν περίπτωσιν ἐκφορτώσεως, τὰ σχετικὰ τέλη εἰσπράττονται συμφώνως πρὸς τὸ τιμολόγιον προσθέτων τελῶν τοῦ ἐνεργήσαντος τὴν ἐκφόρτωσιν σιδ/μου.

Ἂν ὁ δικαιοῦχος δώσῃ ἐντολὴν νὰ ἀποσταλῇ τὸ ὑπερβάλλον τμῆμα τοῦ φορτίου εἰς τὸν σταθμὸν προορισμοῦ τῆς κυρίας ἀποστολῆς ἢ εἰς ἄλλον σταθμὸν προορισμοῦ ἢ νὰ ἐπιστραφῇ τοῦτο εἰς τὸν σταθμὸν ἀποστολῆς, ἡ μεταφορὰ τούτου ὑπόκειται εἰς τοὺς ὅρους διενεργείας χωριστῆς ἀποστολῆς.

Ἄρθρον 8.

Σύναψις τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς. Ἀντίγραφον τῆς φορτωτικῆς.

§ 1.—Ἡ σύμβασις μεταφορᾶς συνάπτεται εὐθὺς ὡς ὁ σιδ/μος ἀποστολῆς παραλάβῃ πρὸς μεταφορὰν τὸ ἐμπόρευμα μετὰ τῆς σχετικῆς φορτωτικῆς. Ἡ παραλαβὴ πιστοποιεῖται διὰ σφραγίσεως τῆς φορτωτικῆς μὲ τὴν χρονολογικὴν σφραγῖδα τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς, ἐμφαίνουσαν τὴν ἡμερομηνίαν παραλαβῆς.

§ 2.—Ἡ σφράγισις τῆς φορτωτικῆς, δοθείσης δὲ περιπτώσεως καὶ ἑκάστου τῶν εἰς ταύτην προσηρτημένων προσθέτων φύλλων, πρέπει νὰ γίνῃ εὐθὺς μετὰ τὴν παραλαβὴν τοῦ συνόλου τῆς ἀποστολῆς, ἡ ὁποία ἀποτελεῖ ἀντικείμενον τῆς φορτωτικῆς καί, ἐφ' ὅσον τοῦτο προβλέπεται ὑπὸ τῶν ἰσχυουσῶν ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς διατάξεων, τὴν πληρωμὴν τῶν ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ἀναληφθέντων τελῶν ἢ τὴν κατάθεσιν ἐγγυήσεως συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 17, παρ. 7. Ἡ σφράγισις, ἐφ' ὅσον τοῦτο ζητεῖται ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως, πρέπει νὰ γίνῃ παρουσίᾳ αὐτοῦ.

§ 3.—Μετὰ τὴν σφράγισιν, ἡ φορτωτικὴ παρέχει ἀπόδειξιν τῆς συναφθείσης συμβάσεως μεταφορᾶς.

§ 4.—Προκειμένου, ὅμως, περὶ ἐμπορευμάτων, ὧν ἡ φόρτωσις ἀπόκειται εἰς τὸν ἀποστολέα βάσει τιμολογιακῶν διατάξεων ἢ συναφθεισῶν μετ' αὐτοῦ συμφωνιῶν, ἐφ' ὅσον τοιαῦται συμφωνίαι εἶναι ἐπιτρεπταὶ ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς, αἱ ἐγγραφαὶ τῆς φορτωτικῆς, αἱ ἀναφερόμεναι, εἴτε εἰς τὸ βάρος τοῦ ἐμπορεύματος, εἴτε εἰς τὸ ποσὸν τῶν δεμάτων, δὲν παρέχουν ἀπόδειξιν κατὰ τοῦ σιδ/μου, ἐκτὸς ἂν ἐγένετο ἤδη ὑπὸ τοῦ σιδ/μου ἐπαλήθευσις τοῦ βάρους ἢ τοῦ ποσοῦ τῶν δεμάτων καὶ βεβαίωσις τούτων ἐν τῇ φορτωτικῇ.

Ἐκτὸς τῆς ὑπὸ τοῦ σιδ/μου ἐπαληθεύσεως καὶ βεβαιώσεως ἐν τῇ φορτωτικῇ, αἱ ἐνδείξεις αὗται δύνανται, ἐνδεχομένως, νὰ ἀποδειχθῶσι καὶ δι' ἄλλων μέσων. Ὁ σιδ/μος δὲν εὐθύνεται οὔτε διὰ τὸ βάρος τοῦ ἐμπορεύματος οὔτε διὰ τὸ ποσὸν τῶν δεμάτων κατὰ τὰς ἐν τῇ φορτωτικῇ ἐνδείξεις τῶν στοιχείων τούτων, ἂν ἡ συναφῶς μὲ ταῦτα ἐμφανιζομένη διαφορὰ δὲν ἀνταποκρίνεται εἰς ἐμφανῶς πραγματικὸν ἔλλειμμα.

§ 5.—Ὁ σιδ/μος ὑποχρεοῦται νὰ βεβαιώσῃ καὶ ἐπὶ τοῦ ἀντιγράφου τῆς φορτωτικῆς, διὰ σφραγίσεως αὐτοῦ μὲ τὴν χρονολογικὴν σφραγίδα, τὴν παραλαβὴν τοῦ ἐμπορεύματος καὶ τὴν ἡμερομηνίαν καθ' ἣν τοῦτο παρελήφθη πρὸς μεταφοράν, πρὸ τῆς ἐπιστροφῆς τοῦ ἀντιγράφου τούτου εἰς τὸν ἀποστολέα.

Τὸ ἀντίγραφον τοῦτο δὲν ἔχει τὴν ἀξίαν οὔτε τῆς συνοδευούσης τὸ ἐμπόρευμα φορτωτικῆς, οὔτε ἄλλου τινὸς τίτλου μεταφορᾶς.

Ἄρθρον 9.

Τιμολόγια. Ἰδιαίτεραι συμφωνίαι.

§ 1.—Τὰ κόμιστρα καὶ τὰ πρόσθετα τέλη ὑπολογίζονται συμφώνως πρὸς τὰ νομίμως ἰσχύοντα καὶ εἰς τὴν προσήκουσαν δημοσίευσιν ὑπαχθέντα ἐν ἑκάστῳ Κράτει τιμολόγια, τὰ ὁποῖα εἶναι ἐν ἰσχύϊ κατὰ τὸν χρόνον τῆς συνάψεως τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, ἔστω καὶ ἂν ὁ ὑπολογισμὸς τῶν κομίστρων γίνεται χωριστὰ ἐπὶ τῶν διαφόρων τμημάτων τῆς διαδρομῆς.

Ἡ δημοσίευσις, ὅμως, τῶν διεθνῶν τιμολογίων εἶναι ὑποχρεωτικὴ μόνον διὰ τὰ Κράτη ἐκεῖνα, τῶν ὁποίων οἱ σιδ/μοι συμμετέχουν εἰς τὰ τιμολόγια ταῦτα ὡς δίκτυα ἀφετηρίας καὶ προορισμοῦ.

Αἱ αὐξήσεις ἐπὶ διεθνῶν τιμολογίων ἢ ἄλλα μέτρα συνεπαγόμενα τὴν ἐπὶ τὸ αὐστηρότερον μεταβολὴν τῶν ὑπὸ τῶν τιμολογίων τούτων προβλεπομένων ὅρων μεταφορᾶς δὲν ἐφαρμόζονται πρὸ τῆς παρελεύσεως δέκα πέντε τοὐλάχιστον ἡμερῶν ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως των, ἐξαιρέσει τῶν κάτωθι περιπτώσεων :

α) Ἂν τὸ διεθνὲς τιμολόγιον προβλέπῃ ἐπέκτασιν ἐσωτερικοῦ τιμολογίου ἐφ' ὅλης τῆς διαδρομῆς, ἰσχύουν αἱ κατὰ τὸ ἐσωτερικὸν τοῦτο τιμολόγιον προθεσμίαι δημοσιεύσεως.

β) Ἂν αἱ αὐξήσεις τῶν τιμῶν διεθνοῦς τιμολογίου εἶναι ἐπακόλουθοι γενικῆς αὐξήσεως τῶν ἐσωτερικῶν τιμολογίων συμμετέχοντος εἰς τὸ διεθνὲς τιμολόγιον σιδ/μου, ἰσχύουν αὗται ἀπὸ τῆς ἐπομένης τῆς δημοσιεύσεώς των, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ἡ ἀναπροσαρμογὴ τῶν τιμῶν τοῦ διεθνοῦς τιμολογίου, ἣν συνεπάγεται ἡ ἐν λόγῳ γενικὴ αὔξησις ἀνηγγέλθη πρὸ δέκα πέντε τοὐλάχιστον ἡμερῶν. Ἡ ἀναγγελία, ὅμως, αὕτη δὲν δύναται νὰ προηγηθῇ τῆς ἡμερομηνίας δημοσιεύσεως τῆς αὐξήσεως τῶν τιμῶν τῶν περὶ ὧν ὁ λόγος ἐσωτερικῶν τιμολογίων.

γ) Προκειμένης ἀνάγκης πρὸς διόρθωσιν κομίστρων καὶ προσθέτων τελῶν, προβλεπομένων εἰς τὰ διεθνῆ τιμολόγια, κατ' ἀκολουθίαν συναλλαγματικῶν διακυμάνσεων ἢ διορθώσεως ἐμφανῶν λαθῶν, αἱ συναφεῖς τροποποιήσεις τίθενται ἐν ἰσχύϊ ἀπὸ τῆς ἐπομένης τῆς δημοσιεύσεώς των.

Τὰ τιμολόγια πρέπει νὰ περιέχουν πάσας τὰς πρὸς ὑπολογισμὸν τῶν κομίστρων καὶ τῶν προσθέτων τελῶν ἀναγκαίας ἐνδείξεις, δοθείσης δὲ περιπτώσεως, νὰ καθορίζουν καὶ τοὺς ὅρους ἐπικαταλλαγῆς.

Τὰ τιμολόγια καὶ αἱ τροποποιήσεις τιμολογίων θεωροῦνται ὡς τυχόντα τῆς προσηκούσης δημοσιεύσεως εἰς ὃν χρόνον ὁ σιδ/μος θέτει εἰς διάθεσιν τῶν πελατῶν του πάσας τὰς σχετικὰς πρὸς αὐτὰ λεπτομερείας.

§ 2.—Τὰ τιμολόγια πρέπει νὰ γνωστοποιοῦν πάντας τοὺς εἰς τὰς διαφόρους μεταφορὰς ἀναφερομένους εἰδικοὺς ὅρους, συγκεκριμένως δὲ τὴν δι' ἣν ἰσχύουν ταχύτητα μεταφορᾶς.

Ἂν ὁ σιδ/μος ἔχῃ, δι' ὅλα τὰ ἐμπορεύματα ἢ δι' ὡρισμένα μόνον ἐκ τούτων ἢ δι' ὡρισμένας μόνον διαδρομάς, τιμολόγησιν ἀναφερομένην εἰς μίαν μόνην ταχύτητα μεταφορᾶς, ἡ τιμολόγησις αὕτη δύναται νὰ ἐφαρμοσθῇ ἐπὶ μεταφορῶν διενεργουμένων βάσει φορτωτικῆς, εἴτε μικρᾶς, εἴτε μεγάλης ταχύτητος, ὑπὸ τοὺς ἐκ τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 6, παρ. 3 καὶ τοῦ ἄρθρου 11 προκύπτοντας ὅρους ὡς πρὸς τὴν προθεσμίαν παραδόσεως δι' ἑκατέραν τῶν ἐν λόγῳ φορτωτικῶν.

Οἱ ὅροι τῶν τιμολογίων ἰσχύουν ἐφ' ὅσον δὲν ἀντίκεινται εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν, ἄλλως θεωροῦνται οὗτοι ἄκυροι καὶ νομικῶς ἀνύπαρκτοι.

Τὰ διεθνῆ τιμολόγια δύνανται νὰ ὁρισθῶσιν ὡς ὑποχρεωτικῶς ἐφαρμοστέα ἐν τῇ διεθνεῖ μεταφορᾷ, ἀποκλειομένης τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἐσωτερικῶν τιμολογίων, ἐφ' ὅσον, κατὰ μέσον ὅρον, δὲν συνεπάγονται ἐφαρμογὴν κομίστρων αἰσθητῶς ἀνωτέρων ἀπὸ ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα προκύπτουν ἐκ τῆς κατὰ συναρμογὴν ἐφαρμογῆς τῶν ἐσωτερικῶν τιμολογίων

Ἡ ἐφαρμογὴ διεθνοῦς τιμολογίου δύναται νὰ ἐξαρτηθῇ ἐκ τοῦ ὅρου ὅπως ζητηθῇ αὕτη ρητῶς διὰ τῆς φορτωτικῆς.

§ 3.—Τὰ τιμολόγια εἶναι ἐφαρμοστέα ἔναντι πάντων ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς ὅρους. Δύνανται, ὅμως, οἱ σιδ/μοι νὰ συνάπτουν ἰδιαιτέρας συμφωνίας, συνεπαγομένας ἐκπτώσεις ἐπὶ τῶν τιμολογιακῶν τιμῶν ἢ ἄλλας εὐνοίας, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν σχετικῆς πρὸς τοῦτο κυβερνητικῆς ἐγκρίσεως καὶ ἐφ' ὅσον ἀνάλογοι ὅροι παρέχονται εἰς πελάτας τελοῦντας ὑπὸ παραπλησίας συνθήκας.

Ἐκπτώσεις τιμῶν δύνανται νὰ χορηγῶνται ὑπὲρ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ σιδ/μου, ὑπὲρ τῆς ὑπηρεσίας δημοσίων Ἀρχῶν ἢ ὑπὲρ ἀγαθοεργῶν σκοπῶν.

Δὲν εἶναι ὑποχρεωτικὴ ἡ δημοσίευσις μέτρων τὰ ὁποῖα λαμβάνονται κατ' ἐφαρμογὴν τῶν ἀνωτέρω δευτέρου καὶ τρίτου ἐδαφίων.

§ 4.—Ἐκτὸς τῶν κομίστρων καὶ τῶν ἐν τοῖς τιμολογίοις προβλεπομένων προσθέτων τελῶν, οὐδὲν ἄλλο ποσὸν εἰσπράττεται ὑπὲρ τῶν σιδ/μων, ἐξαιρέσει τῶν παρ' αὐτῶν καταβληθεισῶν δαπανῶν, οἷαι τὰ τελωνειακά, φορολογικά, ἀστυνομικὰ τέλη, τὰ τέλη ὁδικῆς μεταβιβάσεως ἐξ ἑνὸς εἰς ἕτερον σταθμόν, μὴ προβλεπόμενα ἐν τῷ τιμολογίῳ, αἱ δαπάναι ἐπισκευῶν τῆς ἐξωτερικῆς ἢ ἐσωτερικῆς συσκευασίας τῶν ἐμπορευμάτων, ἀναγκαίων πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς συντηρήσεως τοῦ ἐμπορεύματος καὶ ἄλλαι ἀνάλογοι δαπάναι.

Αἱ δαπάναι αὗτοι θὰ βεβαιῶνται προσηκόντως καὶ θὰ χρεῶνται, κατ' ἰδίαν ἑκάστη, ἐν τῇ φορτωτικῇ, εἰς τὴν ὁποίαν θὰ ἐπισυνάπτωνται καὶ τὰ οἰκεῖα δικαιολογητικά.

Ὁσάκις ἡ δικαιολογία τῆς χρεώσεως παρέχεται δι' ἐπισυνημμένων εἰς τὴν φορτωτικὴν ἐγγράφων, ἡ δὲ πληρωμὴ τῆς ἀντιστοίχου δαπάνης βαρύνῃ τὸ ἀποστολέα, τὰ οἰκεῖα δικαιολογητικὰ δὲν παραδίδονται μετὰ τὴν φορτωτικῆς εἰς τὸν παραλήπτην, ἀλλ' εἰς τὸν ἀποστολέα ὁμοῦ μετὰ τοῦ ἐν ἄρθρῳ 17, παρ. 7 μνημονευομένου λογ/σμοῦ δαπανῶν.

Ἄρθρον 10.

Ἀκολουθητέα δρομολόγια καὶ ἐφαρμοστέα τιμολόγια.

§ 1.—Ὁ ἀποστολεὺς δύναται νὰ ὁρίσῃ ἐν τῇ φορτωτικῇ τὸ ἀκολουθητέον κατὰ τὴν μεταφορὰν δρομολόγιον διὰ τῆς ἐνδείξεως τῶν συνοριακῶν σημείων ἢ σταθμῶν, δοθείσης δὲ περιπτώσεως, καὶ τῶν σταθμῶν μεταβιβάσεως ἀπὸ τοῦ ἑνὸς εἰς ἕτερον σιδ/μον. Δὲν δύναται νὰ ἐνδείξῃ ἄλλα, πλὴν τῶν ἐν λειτουργίᾳ διὰ τὴν διεθνῆ ὑπηρεσίαν ἐπὶ τῆς συγκεκριμένης διαδρομῆς συνοριακῶν σημείων ἢ σταθμῶν.

§ 2.—Ἐξομοιοῦνται πρὸς καθορισμὸν δρομολογίου αἱ κάτωθι ἐνδείξεις :

α) Ἡ ἔνδειξις τῶν σταθμῶν, εἰς τοὺς ὁποίους πρέπει νὰ ἐκτελεσθοῦν αἱ τελωνειακαὶ ἢ ἄλλαι διοικητικαὶ διατυπώσεις, ὡς ἡ ἔνδειξις τῶν σταθμῶν εἰς τοὺς ὁποίους ἡ μεταφορὰ πρέπει νὰ τύχῃ εἰδικῶν φροντίδων (περίπτωσις μεταφερομένων ζώων, ἀναπάγωσις κλπ.).

β) Ὁ καθορισμὸς τῶν ἐφαρμοστέων τιμολογίων, ἐφ' ὅσον οὗτος προσδιορίζει ἐπαρκῶς τοὺς σταθμοὺς μεταξὺ τῶν ὁποίων πρέπει νὰ ἐφαρμοσθοῦν τὰ ὁριζόμενα τιμολόγια.

§ 3.—Ἐκτὸς τῶν ἐν ἄρθρῳ 5, παρ. 4 καὶ 5 καὶ ἐν ἄρθρῳ 24, παρ. 1 προβλεπομένων περιπτώσεων, ὁ σιδ)μος δύνα-

ται νὰ ἐκτελέσῃ τὴν μεταφορὰν διὰ δρομολογίου ἄλλου ἀπὸ τὸ ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ὁρισθὲν μόνον ἐπὶ τῇ πληρώσει ἀμφοτέρων τῶν κάτωθι προϋποθέσεων:

α) Ὅτι αἱ τελωνειακαὶ ἢ ἄλλαι διοικητικαὶ διατυπώσεις, ὡς καὶ ἡ εἰς τὴν ἀποστολὴν παροχὴ εἰδικῶν φροντίδων (περίπτωσις μεταφερομένων ζώων, ἀναπάγωσις κλπ.) θὰ γίνουν ὁπωσδήποτε εἰς τοὺς ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ὁρισθέντας σταθμούς.

β) Ὅτι ἡ ἀποστολὴ δὲν θὰ ὑπαχθῇ εἰς τέλη καὶ προθεσμίαν παραδόσεως ἀνώτερα τῶν ἀντιστοίχων τελῶν καὶ προθεσμιῶν, ὑπολογιζομένων βάσει τοῦ ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ὁρισθέντος δρομολογίου.

§ 4.—Τηρουμένων τῶν διατάξεων τῆς ἀνωτέρω παρ. 3, τὰ τέλη μεταφορᾶς καὶ αἱ προθεσμίαι παραδόσεως ὑπολογίζονται ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ὁρισθέντος δρομολογίου ἢ, ἐν ἐλλείψει τοιούτου, ὑπὸ τοῦ ἐκλεγέντος ὑπὸ τοῦ σιδ/μου δρομολογίου.

§ 5.—Ὁ ἀποστολεὺς δύναται νὰ ὁρίσῃ ἐν τῇ φορτωτικῇ τὰ ἐφαρμοστέα τιμολόγια. Ὁ σιδ/μος ὑποχρεοῦται νὰ ἐφαρμόσῃ τὰ τιμολόγια ταῦτα, ἐφ' ὅσον πληροῦνται αἱ διὰ τὴν ἐφαρμογὴν των τεταγμέναι προϋποθέσεις.

§ 6.—Ἂν αἱ ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ἀναγραφεῖσαι ἐνδείξεις, δὲν εἶναι ἐπαρκεῖς πρὸς καθορισμὸν τοῦ ἀκολουθητέου δρομολογίου ἢ τῶν ἐφαρμοστέων τιμολογίων ἢ ἂν τινες τῶν ἐνδείξεων τούτων δὲν συμβιβάζωνται πρὸς ἀλλήλας, ὁ σιδ/μος ὀφείλει νὰ ἐπιλέξῃ τὰ δρομολόγια ἢ τὰ τιμολόγια, τὰ ὁποῖα οὗτος κρίνει εὐνοϊκώτερα διὰ τὸν ἀποστολέα.

Ὁ σιδ/μος δὲν εὐθύνεται διὰ τὴν ἐκ τοιαύτης ἐπιλογῆς προκύπτουσαν ζημίαν, πλὴν ἂν συντρέξῃ περίπτωσις δόλου ἢ βαρείας ἀμελείας.

§ 7.—Ὑπάρχοντος διεθνοῦς τιμολογίου μεταξὺ τῶν σταθμῶν ἀποστολῆς καὶ προορισμοῦ, ἂν ὁ σιδ/μος, ἐλλείψει ἐπαρκῶν ὁδηγιῶν τοῦ ἀποστολέως, ἐφήρμοσε τὸ τιμολόγιον τοῦτο, ὑποχρεοῦται νὰ ἐπιστρέψῃ εἰς τὸν δικαιοῦχον, ἐπὶ σχετικῇ αἰτήσει αὐτοῦ, τὴν τυχὸν διαφορὰν μεταξὺ τῶν οὕτω ἐφαρμοσθέντων κομίστρων καὶ τῶν κομίστρων ἅτινα ἤθελον προκύψῃ ἐκ τῆς κατὰ συναρμογὴν ἐφαρμογῆς, ἐπὶ τῆς αὐτῆς διαδρομῆς, ἄλλων τιμολογίων, ἐφ' ὅσον ἡ διαφορὰ αὕτη ὑπερβαίνῃ τὸ ποσὸν τῶν δέκα φράγκων ἀνὰ φορτωτικήν.

Τὸ ἴδιον γίνεται καὶ ὅταν, ἐλλείψει ἐπαρκῶν ὁδηγιῶν τοῦ ἀποστολέως, ὁ σιδ/μος ἐφήρμοσε κατὰ συναρμογὴν τιμολόγησιν, παρὰ τὴν ὕπαρξιν διεθνοῦς τιμολογίου εὐνοϊκωτέρου ὡς πρὸς τὰς τιμάς, ὑπὸ ταυτότητα δὲ τῶν λοιπῶν ὅρων ἐφαρμογῆς.

Ἄρθρον 11.

Προθεσμίαι παραδόσεως.

§ 1.—Αἱ προθεσμίαι παραδόσεως ὁρίζονται ὑπὸ τῶν ἐν ἰσχύϊ Κανονισμῶν μεταξὺ τῶν εἰς τὴν μεταφορὰν συμπρατττόντων σιδ/μων ἢ ὑπὸ τῶν μεταξὺ τῶν σταθμῶν ἀποστολῆς καὶ προορισμοῦ ἐφαρμοστέων τιμολογίων.

Αἱ οὕτω ὁριζόμεναι προθεσμίαι δὲν δύνανται νὰ ὑπερβαίνουν τὰς ἐκ τῶν διατάξεων τῶν ἑπομένων παραγράφων προκυπτούσας προθεσμίας.

§ 2.—Ἐν ἐλλείψει καθορισμοῦ τῶν προθεσμιῶν παραδόσεως διὰ τῶν κανονισμῶν ἢ τῶν διεθνῶν τιμολογίων ὡς προβλέπεται ἐν τῇ ἀνωτέρω παραγράφῳ 1, τηρουμένων δὲ καὶ τῶν διατάξεων τῶν ἑπομένων παραγράφων, αἱ προθεσμίαι παραδόσεως εἶναι αἱ ἑξῆς:

α) Διὰ τὰ πλήρη φορτία:

1ον) διὰ μεγάλης ταχύτητος:

—προθεσμία ἀποστολῆς	12	ὧραι
—προθεσμία μεταφορᾶς διὰ τὰ πρῶτα 300 χλμ. .	24	»
—διὰ τὰ ἑπόμενα χιλμ., ἀνὰ κλάσμα ἀδιαίρετον τῶν 400 χλμ., ...	24	»

2ον διὰ μικρᾶς ταχύτητος:

προθεσμία ἀποστολῆς	24	ὧραι
προθεσμία μεταφορᾶς διὰ τὰ πρῶτα 200 χλμ.	24	»
διὰ τὰ ἑπόμενα χλμ., ἀνὰ κλάσμα ἀδιαίρετον τῶν 200 χλμ., ...	24	»

β) Διὰ τὰς τμηματικὰς ἀποστολάς:

1ον διὰ μεγάλης ταχύτητος

προθεσμία ἀποστολῆς	12	»
προθεσμία μεταφορᾶς, ἀνὰ ἀδιαίρετον κλάσμα τῶν 300 χλμ., ...	24	»

2ον διὰ μικρᾶς ταχύτητος

προθεσμία ἀποστολῆς	24	»
προθεσμία μεταφορᾶς, ἀνὰ ἀδιαίρετον κλάσμα τῶν 200 χλμ., ...	24	»

Πᾶσαι αἱ ἀνωτέρω ἀποστάσεις νοοῦνται ὡς τιμολογιακαὶ τοιαῦται.

§ 3.—Ἡ προθεσμία μεταφορᾶς ὑπολογίζεται ἐπὶ τῆς συνολικῆς διαδρομῆς μεταξὺ τῶν σταθμῶν ἀποστολῆς καὶ προορισμοῦ. Ἡ προθεσμία ἀποστολῆς ὑπολογίζεται ἅπαξ μόνον ἀνεξαρτήτως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν σιδ/κῶν δικτύων, δι' ὧν διενεργεῖται ἡ μεταφορά.

§ 4.—Οἱ ἐν ἑκάστῳ Κράτει ἰσχύοντες Νόμοι καὶ Κανονισμοὶ καθορίζουν εἰς ποῖον μέτρον οἱ σιδ/μοι ἔχουν τὴν εὐχέρειαν καθορισμοῦ συμπληρωματικῶν προθεσμιῶν ἐν ταῖς κάτωθι περιπτώσεσι:

α) Δι' ἀποστολάς, παραδιδομένας πρὸς μεταφορὰν ἐκτὸς τῆς περιοχῆς τῶν σταθμῶν ἢ παραδοτέας εἰς τὸν παραλήπτην ἐκτὸς τῆς περιοχῆς τῶν σταθμῶν.

β) διὰ μεταφορὰς διενεργουμένας

—εἴτε διὰ γραμμῆς ἢ διὰ δικτύου, μὴ ἐξωπλισμένων διὰ ταχείαν προώθησιν τῶν ἀποστολῶν,

—εἴτε διὰ θαλάσσης ἢ δι' ἐσωτερικῶν πλωτῶν γραμμῶν, διὰ σχεδίας ἢ πλοίου,

—εἴτε δι' ὁδοῦ μὴ περιλαμβανούσης σιδ/κὴν γραμμήν.

—εἴτε δι' ὡρισμένων συνδέσεων ἐνουσῶν δύο γραμμὰς τοῦ αὐτοῦ ἢ διαφόρων δικτύων,

—εἴτε διὰ δευτερευούσης γραμμῆς,

—εἴτε διὰ γραμμῆς οὐχὶ κανονικοῦ πλάτους.

γ) Διὰ μεταφορὰς τιμολογουμένας βάσει ἐσωτερικῶν, εἰδικῶν ἢ ἐξαιρετικῶν, τιμολογίων ἐπὶ ἐκπτώσει.

δ) Δι' ἐξαιρετικὰς περιστάσεις συνεπαγομένας εἴτε ἀσυνήθη αὔξησιν τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως, εἴτε ἀσυνήθεις δυσχερείας διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν.

§ 5.—Αἱ ἐν τῇ παρ. 4, ὑπὸ στοιχ α), β) καὶ γ) προβλεπόμεναι συμπληρωματικαὶ προθεσμίαι πρέπει νὰ ἐμφαίνωνται ἐν τοῖς τιμολογίοις.

Αἱ ἐν παρ. 4, ὑπὸ στοιχ. δ) προβλεπόμεναι συμπληρωματικαὶ προθεσμίαι ὑπόκεινται εἰς ὑποχρεωτικὴν δημοσίευσιν καὶ δὲν δύνανται νὰ ἰσχύσουν πρὸ τῆς δημοσιεύσεώς των.

§ 6.—Ἡ προθεσμία παραδόσεως ἀρχίζει νὰ τρέχῃ ἀπὸ τοῦ μεσονυκτίου μετὰ τὴν ἐν ἄρθρῳ 8, παρ. 1 προβλεπομένην παραλαβὴν τοῦ ἐμπορεύματος πρὸς μεταφοράν. Διὰ τὰς ἀποστολάς, ὅμως, μεγάλης ταχύτητος, ἡ προθεσμία ἀρχίζει νὰ τρέχῃ 24 ὥρας βραδύτερον ὅταν ἡ ἑπομένη τῆς πρὸς μεταφορὰν παραλαβῆς ἡμέρα εἶναι Κυριακὴ ἢ νομίμως καθωρισμένη ἡμέρα ἀργίας καὶ ἐφ' ὅσον ὁ σταθμὸς ἀποστολῆς δὲν λειτουργεῖ διὰ τὰς ἀποστολὰς μεγάλης ταχύτητος κατὰ τὰς Κυριακὰς ἢ τὴν ἐν λόγῳ μὴ ἐργάσιμον ἡμέραν.

§ 7.—Ἡ προθεσμία παραδόσεως προεκτείνεται, πλὴν τῆς περιπτώσεως πταίσματος τοῦ σιδ/μου, δι' ὅλας τὰς ἀποστολὰς κατὰ τὸ χρονικὸν διάστημα παραμονῆς αὐτῶν ἐν ἀκινησίᾳ προκαλουμένης ἐκ τῶν κάτωθι περιστατικῶν:

α) τοῦ κατὰ τὸ ἄρθρον 7, παρ. 2 καὶ 3 διενεργουμένου ἐλέγχου ὅστις διαπιστώνει διαφορὰς ἐν σχέσει μὲ τὰς ἐγγραφὰς τῆς φορτωτικῆς,

β) τῆς διενεργείας τῶν τελωνειακῶν ἢ ἄλλων διοικητικῶν διατυπώσεων,

γ) τῆς ἐκτελέσεως δοθείσης, δυνάμει τῶν ἄρθρων 21 ἢ 22, τροποποιητικῆς τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, ἐντολῆς,

δ) τῆς παροχῆς εἰδικῶν φροντίδων εἰς τὴν ἀποστολὴν (περιποιήσεις πρὸς ζῶα, ἀναπάγωσις κ.λ.π.),

ε) μεταφορτώσεως ἢ διορθώσεως πλημμελῶς γενομένης ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως φορτώσεως.

στ) πάσης διακοπῆς τῆς ὑπηρεσίας μεταφορῶν, προσκαίρως παρακωλυούσης τὴν ἔναρξιν ἢ τὴν συνέχισιν τῆς μεταφορᾶς.

§ 8.—Ἡ προθεσμία παραδόσεως ἀναστέλλεται εἰς τὰς κάτωθι περιπτώσεις :

α) Διὰ τὴν μικρὰν ταχύτητα, κατὰ τὰς Κυριακὰς καὶ τὰς νομίμως καθωρισμένας ἡμέρας ἀργίας,

β) Διὰ τὴν μεγάλην ταχύτητα, κατὰ τὰς Κυριακὰς καὶ τὰς νομίμως καθωρισμένας ἡμέρας ἀργίας, ἐφ' ὅσον οἱ ἰσχύοντες ἐν ὡρισμένῳ Κράτει Νόμοι καὶ Κανονισμοὶ προβλέπουν κατὰ τὰς ἡμέρας ταύτας ἀναστολὴν τῆς προθεσμίας παραδόσεως ἐν τῇ ἐσωτερικῇ ὑπηρεσίᾳ τῶν σιδ/κῶν μεταφορῶν.

γ) Διὰ τὴν μεγάλην καὶ μικρὰν ταχύτητα, τὰ Σάββατα, ἐφ' ὅσον οἱ ἰσχύοντες ἐν ὡρισμένῳ Κράτει Νόμοι καὶ Κανονισμοὶ προβλέπουν ἀναστολήν, κατὰ τὴν ἡμέραν ταύτην, τῆς προθεμίας παραδόσεως ἐν τῇ ἐσωτερικῇ ὑπηρεσίᾳ τῶν σιδ/κῶν μεταφορῶν.

§ 9.—Τὸ αἴτιον καὶ ἡ διάρκεια τῶν, κατὰ τὰς ἀνωτέρω παρ. 7 καὶ 8, προεκτάσεων καὶ ἀναστολῶν τῆς προθεσμίας παραδόσεως πρέπει νὰ μνημονεύωνται ἐν τῇ φορτωτικῇ. Δοθείσης περιπτώσεως, αἱ περὶ ὧν πρόκειται προεκτάσεις καὶ ἀναστολαὶ δύνανται νὰ ἀποδειχθῶσι καὶ δι' ἄλλων, πλὴν τῶν ἐν τῇ φορτωτικῇ ἐγγραφῶν, ἀποδεικτικῶν μέσων.

§ 10.—Ἐφ' ὅσον ἡ προθεσμία παραδόσεως λήγει ἀναγκαίως μετὰ τὴν ὥραν λήξεως τῆς ὑπηρεσίας ἐν τῷ σταθμῷ προορισμοῦ, ἡ λῆξις τῆς προθεσμίας ταύτης μετατίθεται μέχρι δύο ὡρῶν μετὰ τὴν ὥραν τῆς προσεχοῦς ἐνάρξεως λειτουργίας τοῦ ἐν λόγῳ σταθμοῦ.

Ἐξ ἄλλου, διὰ τὰς ἀποστολὰς μεγάλης ταχύτητος, ὁσάκις ἡ λῆξις τῆς προθεσμίας παραδόσεως συμπίπτει πρὸς Κυριακὴν ἢ ἄλλην νομίμως καθωρισμένην ἡμέραν ἀργίας, ὡς αὕτη ὁρίζεται ὑπὸ στοιχ. β) τῆς ἀνωτέρω παρ. 8, ἡ λῆξις τῆς ἐν λόγῳ προθεσμίας μετατίθεται εἰς τὴν ἀντίστοιχον ὥραν τῆς ἀκολουθούσης πρώτης ἐργασίμου ἡμέρας.

§ 11.—Ἡ προθεσμία παραδόσεως θεωρεῖται τηρηθεῖσα ἂν, πρὸ τῆς λήξεώς της, ἐπραγματώθησαν τὰ κάτωθι :

α) ἐγνωστοποιήθη ἡ ἄφιξις τοῦ ἐμπορεύματος καὶ ἐτέθη τοῦτο εἰς διάθεσιν τοῦ παραλήπτου, προκειμένου περὶ ἀποστολῶν παραδοτέων ἐν τῷ σταθμῷ καὶ περὶ τῆς ἀφίξεως τῶν ὁποίων πρέπει νὰ εἰδοποιηθῇ ὁ παραλήπτης,

β) ἐτέθη τὸ ἐμπόρευμα εἰς διάθεσιν τοῦ παραλήπτου, προκειμένου περὶ ἀποστολῶν παραδοτέων ἐν τῷ σταθμῷ, περὶ τῆς ἀφίξεως τῶν ὁποίων δὲν ἀπαιτεῖται νὰ εἰδοποιηθῇ ὁ παραλήπτης,

γ) ἐτέθη τὸ ἐμπόρευμα εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ παραλήπτου, προκειμένου περὶ ἀποστολῶν παραδοτέων ἐκτὸς τῆς περιοχῆς τῶν σταθμῶν.

Ἄρθρον 12.

Κατάστασις, συσκευασία καὶ σήμανσις τοῦ ἐμπορεύματος.

§ 1.—Ἂν ὁ σιδ/μος δεχθῇ πρὸς μεταφορὰν ἐμπόρευμα ἐμφανίζον ἔκδηλα ἴχνη βλάβης, δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ ὅπως ἡ κατάστασις τοῦ ἐμπορεύματος τούτου μνημονευθῇ εἰδικῶς ἐν τῇ φορτωτικῇ.

§ 2.—Ἐφ' ὅσον ἡ φύσις τοῦ ἐμπορεύματος ἀπαιτῇ συσκευασίαν, ὀφείλει ὁ ἀποστολεὺς νὰ συσκευάσῃ τοῦτο κατὰ τρόπον ὥστε νὰ προφυλάσσεται τοῦτο ἀπὸ ὁλικὴν ἢ μερικὴν ἀπώλειαν ἢ βλάβην κατὰ τὴν μεταφορὰν καὶ νὰ ἀποτρέπεται ὁ κίνδυνος νὰ προξενήσῃ τοῦτο ζημίαν εἰς πρόσωπα, εἰς τὸ σιδηρ. ὑλικὸν ἢ εἰς ἄλλα ἐμπορεύματα.

Πρέπει, ἐξ ἄλλου, ἡ συσκευασία νὰ εἶναι σύμφωνος πρὸς τὰς διατάξεις τῶν τιμολογίων καὶ τῶν Κανονισμῶν τοῦ σιδ/μου ἀποστολῆς.

§ 3.—Ἂν ὁ ἀποστολεὺς δὲν συνεμορφώθη πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ἀνωτέρω παρ. 2 δύναται ὁ σιδ/μος, εἴτε νὰ ἀρνηθῇ τὴν παραλαβὴν τῆς ἀποστολῆς, εἴτε νὰ ἀξιώσῃ ὅπως ὁ ἀποστολεὺς ἀναγνωρίσῃ ἐν τῇ φορτωτικῇ τὴν ἔλλειψιν ἢ τὴν ἐλαττωματικότητα τῆς συσκευασίας δι' ἀκριβοῦς περιγραφῆς αὐτῆς.

§ 4.—Ὁ ἀποστολεὺς εὐθύνεται δι' ὅλας τὰς συνεπείας τῆς ἐλλείψεως ἢ τῆς ἐλαττωματικότητος τῆς συσκευασίας. Συγκεκριμένως, ὑποχρεοῦται οὗτος νὰ ἀποκαταστήσῃ τὴν ἐνδεχομένως ἐκ τοῦ λόγου τούτου προσγενομένην εἰς τὸν σιδηρόδρομον ζημίαν.

Ἂν ἡ φορτωτικὴ δὲν μνημονεύῃ τὴν ἔλλειψιν ἢ τὴν ἐλαττωματικότητα τῆς συσκευασίας, ἡ ἀπόδειξις τῶν περιστατικῶν τούτων βαρύνει τὸν σιδηρόδρομον.

§ 5.—Ἂν ὁ ἀποστολεὺς ἀποστέλλῃ συνήθως ἐκ τοῦ αὐτοῦ σταθμοῦ ὁμοειδῆ ἐμπορεύματα, ἔχοντα ἀνάγκην συσκευασίας, παραδίδῃ δὲ ταῦτα, εἴτε ἄνευ συσκευασίας, εἴτε ὑπὸ τὴν αὐτὴν πάντοτε ἐλλιπῆ συσκευασίαν, δύναται οὗτος νὰ ἀπαλλαγῇ τῆς τηρήσεως, δι' ἑκάστην ἀποστολήν, τῶν διατάξεων τῆς παρ. 3 καταθέτων εἰς τὸν σταθμὸν τοῦτον γενικὴν δήλωσιν τοῦ ὑπὸ τῶν σιδηροδρόμων καθωρισμένου καὶ εἰς δημοσίευσιν ὑπαχθέντος ὑποδείγματος. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, ἡ φορτωτικὴ θὰ περιλαμβάνῃ μνείαν τῆς εἰς τὸν σταθμὸν ἀποστολῆς κατατεθειμένης γενικῆς δηλώσεως.

§ 6. Πλὴν ἐξαιρέσεως, ἐν τοῖς τιμολογίοις προβλεπομένης, ὁ ἀποστολεὺς ὑποχρεοῦται νὰ ἐνδείξῃ ἐφ' ἑνὸς ἑκάστου τῶν δεμάτων τμηματικῆς ἀποστολῆς, εὐκρινῶς καὶ ἀνεξιτήλως, οὕτως ὥστε νὰ ἀποκλείεται οἱαδήποτε σύγχυσις, ἐν πλήρει δὲ ἀνταποκρίσει πρὸς τὰς ἀντιστοίχους ἐνδείξεις τῆς φορτωτικῆς, τὰ κάτωθι στοιχεῖα :

α) τὴν διεύθυνσιν τοῦ παραλήπτου, ἐπ' αὐτοῦ τούτου τοῦ δέματος ἢ ἐπὶ ἐγκεκριμένης ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου πινακίδος (ἐτικέττας),

β) τὸν σταθμὸν προορισμοῦ.

Ἐφ' ὅσον τοῦτο ὁρίζεται ὑπὸ τοῦ ἐφαρμοστέου ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς Κανονισμοῦ, τὸ ὀνοματεπώνυμον καὶ ἡ διεύθυνσις τοῦ παραλήπτου πρέπει νὰ ἀναγραφῶσιν εἴτε ἀκαλύπτως, εἴτε ὑπὸ ἀναδιπλουμένην πινακίδα (ἐτικέτταν), ἡ ὁποία μόνον ἐν ἐλλείψει τῆς φορτωτικῆς δύναται νὰ ἀνοιχθῇ.

Αἱ ἀνωτέρω ὑπὸ στοιχ. α) καὶ β) μνημονευόμεναι ἐνδείξεις πρέπει νὰ ἀναγράφωνται καὶ ἐπὶ τῶν κατ' ἰδίαν δεμάτων ἀποστολῶν κατὰ πλήρη φορτία, αἱ ὁποῖαι, ἀποστελλόμεναι διὰ συνδεδυασμένης ὑπηρεσίας σιδηροδρομικῆς καὶ θαλασσίας μεταφορᾶς, ὑπόκεινται εἰς μεταφόρτωσιν.

Παλαιαὶ ἐγγραφαὶ ἢ πινακίδες πρέπει νὰ διαγράφωνται ἢ νὰ ἀφαιρῶνται ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως.

§ 7. Πλὴν ἐξαιρέσεως, ρητῶς προβλεπομένης ἐν τοῖς τιμολογίοις, μεταφέρονται μόνον κατὰ πλήρη φορτία τὰ εὔθραυστα ἀντικείμενα (ὡς τὰ ὑαλικά, αἱ πορσελάναι, τὰ πήλινα δοχεῖα), ἐπίσης ἀντικείμενα τὰ ὁποῖα διασπείρονται ἐντὸς τῶν φορτηγῶν ὀχημάτων (ὡς οἱ καρποί, τὰ κάρυα, ἡ νομή, οἱ λίθοι), ὡς καὶ ἐμπορεύματα δυνάμενα νὰ ρυπάνουν ἢ νὰ προξενήσουν βλάβην εἰς ἄλλα δέματα (ὡς ὁ ἄνθραξ, ἡ ἄσβεστος, ἡ τέφρα, τὰ κοινὰ χώματα, τὰ χρωστικὰ χώματα), ἐκτὸς ἂν τὰ ἐμπορεύματα ταῦτα συσκευασθῶσιν ἢ συγκεντρωθῶσιν, οὕτως ὥστε νὰ ἀποκλείεται θραῦσις ἢ ἀπώλεια αὐτῶν ὡς καὶ ἡ δυνατότης νὰ προκαλέσωσι ταῦτα ρύπανσιν ἢ βλάβην εἰς ἕτερα δέματα.

Ἄρθρον 13.

Προσακτέα ἔγγραφα διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τελωνειακῶν ἢ ἄλλων διοικητικῶν διατυπώσεων. Τελωνειακὴ σφράγισις.

§ 1.—Ὁ ἀποστολεὺς ὑποχρεοῦται νὰ ἐπισυνάψῃ εἰς τὴν φορτωτικὴν τὰ ἀναγκαῖα ἔγγραφα πρὸς ἐκτέλεσιν, πρὸ τῆς εἰς τὴν παραλήπτην παραδόσεως τοῦ ἐμπορεύματος, τῶν

ὑπὸ τῶν τελωνειακῶν ἢ ἄλλων διοικητικῶν Ἀρχῶν ἐπιβεβλημένων διατυπώσεων. Τὰ ἔγγραφα ταῦτα πρέπει νὰ ἀναφέρωνται ἀποκλειστικῶς εἰς ἐμπορεύματα ἀνήκοντα εἰς μίαν καὶ τὴν αὐτὴν φορτωτικήν, πλὴν ἂν ἄλλως ὁρίζεται διὰ τῶν διοικητικῶν διατάξεων ἢ τῶν τιμολογίων.

Ἂν τὰ περὶ ὧν πρόκειται ἔγγραφα δὲν εὑρίσκωνται ἐπισυνημμένα εἰς τὴν φορτωτικὴν (βλ. ἄρθρ. 15, παρ. 1) ἢ ἂν ταῦτα πρέπῃ νὰ δοθῶσιν ὑπὸ τοῦ παραλήπτου, ὁ ἀποστολεὺς πρέπει νὰ ἐνδείξῃ ἐν τῇ φορτωτικῇ τὸν σταθμὸν ἢ τὸ τελωνειακὸν γραφεῖον ἢ τὸ γραφεῖον οἱασδήποτε ἄλλης Ἀρχῆς ὅπου τὰ ἔγγραφα ταῦτα θὰ τεθῶσιν εἰς διάθεσιν τοῦ σιδηροδρόμου ἢ ὅπου θὰ πρέπῃ νὰ ἐκτελεσθῶσιν αἱ ἐπιβεβλημέναι διατυπώσεις. Ἂν ὁ ἀποστολεὺς παραστῇ ὁ ἴδιος εἰς τὰς τελωνειακὰς ἢ ἄλλας διοικητικὰς διατυπώσεις ἢ ἂν ἀντιπροσωπευθῇ ἐν αὐταῖς δι' ἐντολοδόχου του, ἀρκεῖ ἡ προσαγωγὴ τῶν ἐγγράφων τούτων ἐν τῷ χρόνῳ διενεργείας τῶν ἐν λόγῳ διατυπώσεων.

§ 2.—Ὁ σιδ/μος δὲν ὑποχρεοῦται νὰ ἐλέγξῃ ἂν τὰ προσαχθέντα ἔγγραφα εἶναι ἐπαρκῆ καὶ ἀκριβῆ.

Ὁ ἀποστολεὺς εὐθύνεται ἔναντι τοῦ σιδ/μου διὰ πᾶσαν ζημίαν προκύπτουσαν ἐξ ἐλλείψεως, ἀνεπαρκείας ἢ ἀνωμαλίας τῶν ἐγγράφων τούτων, πλὴν ἂν συντρέχῃ ἴδιον πταῖσμα τοῦ σιδ/μου.

Ἐν περιπτώσει ἰδίου πταίσματος, ὁ σιδ/μος εὐθύνεται διὰ τὰς συνεπείας ἀπωλείας, μὴ χρησιμοποιήσεως ἢ ἀνωμάλου χρησιμοποιήσεως τῶν ἐν τῇ φορτωτικῇ μνημονευομένων ἐγγράφων, τὰ ὁποῖα συνοδεύουν τὴν φορτωτικὴν ἢ κατετέθησαν παρ' αὐτῷ. Ἡ καταβλητέα, ὅμως, παρ' αὐτοῦ ἀποζημίωσις ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει δύναται να ὑπερβῇ τὴν δι' ἀπώλειαν τοῦ ἐμπορεύματος καταβλητέαν ἀποζημίωσιν.

§ 3.—Ὁ ἀποστολεὺς ὑποχρεοῦται εἰς συμμόρφωσιν πρὸς τὰς τελωνειακὰς ἢ ἄλλας διοικητικὰς διατάξεις σχετικῶς μὲ τὴν συσκευασίαν καὶ τὴν δι' ἀδιαβρόχων — σκεπάστρων κάλυψιν τοῦ ἐμπορεύματος. Ἂν ὁ ἀποστολεὺς παρέλειψε νὰ συσκευάσῃ ἢ νὰ καλύψῃ, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις ταύτας, τὸ ἐμπόρευμα, ὁ σιδ/μος δικαιοῦται νὰ λάβῃ τὰ μέτρα ταῦτα. Αἱ σχετικαὶ δαπάναι βαρύνουν τὸ ἐμπόρευμα.

Ὁ σιδ/μος δύναται νὰ ἀρνηθῇ τὴν παραλαβὴν ἀποστολῶν, ὧν ἡ σφράγισις ὑπὸ τῆς τελωνειακῆς ἢ ἄλλης διοικητικῆς Ἀρχῆς εἶναι βεβλαμμένη ἢ πλημμελής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙ

Ἐκτέλεσις τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

Ἄρθρον 14.

Παράδοσις πρὸς μεταφορὰν καὶ φόρτωσις τῶν ἐμπορευμάτων.

§ 1.—Ἡ συναφὴς μὲ τὴν πρὸς μεταφορὰν παράδοσιν τοῦ ἐμπορεύματος διαδικασία διέπεται ὑπὸ τῶν ἰσχυόντων ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς Νόμων καὶ Κανονισμῶν.

§ 2.—Ἡ φόρτωσις ἀπόκειται, κατὰ τὰς ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς ἰσχυούσας διατάξεις, εἴτε εἰς τὸν σιδ/μον, εἴτε εἰς τὸν ἀποστολέα, ἐκτὸς ἂν ἡ παροῦσα Σύμβασις περιλαμβάνῃ ἄλλας ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου διατάξεις ἢ ἂν ἡ φορτωτικὴ μνημονεύῃ εἰδικὴν ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου συμφωνίαν συναφθεῖσαν μεταξὺ τοῦ ἀποστολέως καὶ τοῦ σιδ/μου.

Ὅταν ἡ φόρτωσις γίνεται ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως, εἶναι οὗτος ὑπεύθυνος διὰ πάσας τὰς ἐκ πλημμελοῦς φορτώσεως συνεπείας. Ὑποχρεοῦται οὗτος, συγκεκριμένως, εἰς ἐπανόρθωσιν τῆς ἣν ὁ σιδ/μος ὑπέστη ἐκ τοῦ λόγου τούτου ζημίας. Ἡ ἀπόδειξις τῆς πλημμελοῦς φορτώσεως βαρύνει τὸν σιδ/μον.

§ 3.—Τὰ ἐμπορεύματα μεταφέρονται, εἴτε διὰ κλειστῶν, εἴτε δι' ἀνοικτῶν, εἴτε δι' εἰδικῶς διασκευασμένων φορτηγῶν ὀχημάτων, εἴτε δι' ἀνοικτῶν, κεκαλυμμένων δι' ἀδιαβρόχων—σκεπάστρων, φορτηγῶν ὀχημάτων κατὰ τὰς σχετικὰς ἐπὶ τοῦ προκειμένου θέματος διατάξεις τῶν διεθνῶν τιμολογίων, πλὴν ἂν ἡ παροῦσα Σύμβασις περιλαμβάνῃ διαφόρους ἐν προκειμένῳ διατάξεις. Ἐν ἐλλείψει διεθνῶν τιμολογίων ἢ ἂν τὰ ὑπάρχοντα τιμολόγια δὲν περιλαμβάνουν σχετικὰς διατάξεις, αἱ ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς ἰσχύουσαι διατάξεις εἶναι καθοριστικαὶ διὰ τὴν ὅλην διαδρομήν.

Ἄρθρον 15.

Τελωνειακαὶ ἢ ἄλλαι διοικητικαὶ διατυπώσεις.

§ 1.—Καθ' ὁδόν, αἱ ὑπὸ τῶν τελωνείων ἢ ἄλλων διοικητικῶν Ἀρχῶν ἐπιβεβλημέναι διατυπώσεις ἐκτελοῦνται ὑπὸ τοῦ σιδ/μου. Ὑπὸ ἰδίαν αὐτοῦ εὐθύνην εἶναι οὗτος ἐλεύθερος νὰ ἀναθέσῃ τὴν μέριμναν ἐκτελέσεως εἰς ἐντολοδόχον του ἢ νὰ ἀναλάβῃ ταύτην ὁ ἴδιος. Ἐν ἀμφοτέραις ταῖς περιπτώσεσιν ὁ σιδ/μος ὑπέχει τὰς ὑποχρεώσεις παραγγελιοδόχου.

Δύναται, ὅμως, ὁ ἀποστολεύς, διὰ σχετικῆς δηλώσεώς του ἐν τῇ φορτωτικῇ, ἢ ὁ βάσει τοῦ ἄρθρου 22 δίδων τροποποιητικὴν τῆς συμβάσεως ἐντολὴν παραλήπτης νὰ ζητήσῃ ὅπως :

α) παραστῇ αὐτοπροσώπως ἢ ἀντιπροσωπευθῇ δι' ἐντολοδόχου του εἰς τὰς ἐν τῷ προηγουμένῳ ἐδαφίῳ προβλεπομένας ἐνεργείας πρὸς τὸν σκοπὸν παροχῆς πάσης ἀναγκαίας πληροφορίας ἢ οἱασδήποτε χρησίμου διευκρινίσεως,

β) ἐκτελέσῃ, ὁ ἴδιος ἢ δι' ἐντολοδόχου του, τὰς τελωνειακὰς ἢ ἄλλας διοικητικὰς διατυπώσεις, ἂν καὶ καθ' ὅ μέτρον τοῦτο ἐπιτρέπεται ὑπὸ τῶν Νόμων ἢ Κανονισμῶν τοῦ Κράτους ὅπου πρέπει νὰ ἐκτελεσθῶσιν αἱ διατυπώσεις αὗται,

γ) καταβάλῃ, εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ὑπὸ τοῦ ἰδίου τούτου ἢ ὑπὸ ἐντολοδόχου του ἐκτελέσεως τῶν προαναφερομένων διατυπώσεων, καὶ τὰ τελωνειακὰ ἢ ἄλλα διοικητικὰ τέλη, ἐφ' ὅσον τοῦτο εἶναι ἐπιτρεπτὸν κατὰ τοὺς ἰσχύοντας Νόμους καὶ Κανονισμοὺς ἐν τῷ Κράτει ὅπου ἐκτελοῦνται αἱ περὶ ὧν πρόκειται διατυπώσεις.

Οὔτε ὁ ἀποστολεύς, οὔτε ὁ κεκτημένος δικαίωμα διαθέσεως παραλήπτης, οὔτε ὁ ἐντολοδόχος τῶν προσώπων τούτων δικαιοῦνται νὰ λάβουν ὑπὸ τὴν κατοχήν των τὸ ἐμπόρευμα.

Ἂν ὁ ἀποστολεὺς ἔχῃ ὁρίσει, διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν τελωνειακῶν ἢ ἄλλων διοικητικῶν διατυπώσεων, σταθμὸν ὅπου αἱ ἰσχύουσαι διατάξεις δὲν ἐπιτρέπουν τὴν ἐκτέλεσιν τῶν διατυπώσεων τούτων ἢ ἂν οὗτος, συναφῶς μὲ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν διατυπώσεων τούτων, ἔχῃ ὁρίσει οἱονδήποτε ἄλλον μὴ ἐκτελέσιμον τρόπον ἐνεργείας, ὁ σιδ/μος, ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ, θὰ ἐνεργήσῃ καθ' ὃν τρόπον κρίνει ὁ ἴδιος ἐπωφελέστερον διὰ τὰ συμφέροντα τοῦ δικαιούχου καὶ θὰ γνωστοποιήσῃ εἰς τὸ ἀποστολέα τὰ ληφθέντα μέτρα.

Ἂν ὁ ἀποστολεὺς ἔχῃ ἀναγράψει ἐν τῇ φορτωτικῇ δήλωσιν προπληρωμῆς καλύπτουσαν τὰ τελωνειακὰ τέλη, ὁ σιδ/μος δικαιοῦται νὰ ἐκτελέσῃ τὰς τελωνειακὰς διατυπώσεις κατ' ἐκλογήν του, εἴτε καθ' ὁδόν, εἴτε εἰς τὸν σταθμὸν προορισμοῦ.

§ 2.—Ὑπὸ ἐπιφύλαξιν τῆς ἐν τῷ τελευταίῳ ἐδαφίῳ τῆς ἀνωτέρω παρ. 1 προβλεπομένης ἐξαιρέσεως, ὁ παραλήπτης δικαιοῦται νὰ ἐκτελέσῃ τὰς τελωνειακὰς διατάξεις ἐν τῷ σταθμῷ προορισμοῦ παρὰ τῷ ὁποίῳ ὑπάρχει τελωνειακὸν γραφεῖον, ἐφ' ὅσον ἡ φορτωτικὴ ὁρίζῃ ἐκτελωνισμὸν κατὰ τὴν ἄφιξιν εἰς τὸν προορισμὸν ἢ ἂν, ἐλλείψει τοιαύτης ἐντολῆς, τὸ ἐμπόρευμα ἀφικνεῖται ἐκεῖ ὡς ὑποκείμενον εἰς τελωνειακὸν ἔλεγχον.

Αἱ ἀνωτέρω διατυπώσεις δύναται νὰ ἐκτελεσθῶσι καὶ ὑπὸ τοῦ παραλήπτου εἰς τὸν σταθμὸν προορισμοῦ, ἔστω καὶ ἂν δὲν ὑπάρχῃ ἐκεῖ τελωνειακὸν γραφεῖον, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ἐπιτρέπεται τοῦτο κατὰ τοὺς ἰσχύοντας ἐν τῷ σταθμῷ τούτῳ ἐσωτερικοὺς Νόμους ἢ Κανονισμοὺς ἢ ὑπὸ τὸν ὅρον προηγουμένης σχετικῆς πρὸς τοῦτο ἀδείας τοῦ σιδ/μου ἢ τῆς τελωνειακῆς ὑπηρεσίας. Ποιούμενος χρῆσιν οἱουδήποτε τῶν διὰ τοῦ παρόντος ἐδαφίου παρεχομένων εἰς τοῦτον δικαιωμάτων, ὁ παραλήπτης πρέπει νὰ ἐξοφλήσῃ προηγουμένως τὰ βαρύνοντα τὴν ἀποστολὴν τέλη.

Ὁ σιδ/μος δύναται νὰ ἐνεργήσῃ ὡς ἀνωτέρω ἐν τῇ παρ. 1 ὁρίζεται ἂν, ἐντὸς τῆς ὁριζομένης ὑπὸ τῶν ἐν ἰσχύϊ Κανονισμῶν ἐν τῷ σταθμῷ προορισμοῦ προθεσμίας, ὁ παραλήπτης δὲν ἔχῃ ἐξοφλήσει τὴν φορτωτικήν.

Ἄρθρον 16.

Παράδοσις.

§ 1.—Ὁ σιδ/μος ὑποχρεοῦται νὰ παραδώσῃ εἰς τὸν παραλήπτην, ἐν τῷ σταθμῷ προορισμοῦ, τὴν φορτωτικὴν καὶ τὸ ἐμπόρευμα ἔναντι ἐξοφλήσεως καὶ ἐπὶ τῇ καταβολῇ τῶν εἰς χρέωσιν τοῦ παραλήπτου φερομένων ἐν τῇ φορτωτικῇ ποσῶν.

Διὰ τῆς ἀναλήψεως τῆς φορτωτικῆς ὑποχρεοῦται ὁ παραλήπτης νὰ καταβάλῃ εἰς τὸν σιδ/μον τὰ εἰς χρέωσίν του ἐν τῇ φορτωτικῇ φερόμενα ποσά.

§ 2.—Ἐξομοιοῦνται πρὸς παράδοσιν τοῦ ἐμπορεύματος εἰς τὸν παραλήπτην αἱ κάτωθι ἐνέργειαι :

α) ἡ παράδοσις τοῦ ἐμπορεύματος εἰς τὰς τελωνειακὰς ἢ φορολογικὰς Ἀρχὰς ἐν ταῖς οἰκείαις ἐγκαταστάσεσιν ἢ ἀποθήκαις αὐτῶν ὅταν αἱ τελευταῖαι αὗται δὲν τελοῦν ὑπὸ τὴν ἐπίβλεψιν τοῦ σιδ/μου,

β) ἡ ἀποθήκευσις παρὰ τῷ σιδ/μῳ ἢ ἡ παράδοσις εἰς παραγγελιοδόχον μεταφορᾶς ἢ ἡ εἰσαγωγὴ ἐν δημοσίᾳ ἀποθήκῃ τοῦ ἐμπορεύματος, ἐφ' ὅσον αἱ ἐνέργειαι αὗται εἶναι σύμφωνοι πρὸς τὰς ἰσχυούσας διατάξεις.

§ 3.—Οἱ ἐν τῷ σταθμῷ προορισμοῦ ἰσχύοντες Νόμοι καὶ Κανονισμοὶ ἢ αἱ μετὰ τοῦ παραλήπτου συμφωνίαι καθορίζουσιν ἂν ὁ σιδ/μος δικαιοῦται ἢ ὑποχρεοῦται νὰ παραδώσῃ εἰς τὸν παραλήπτην τὸ ἐμπόρευμα ἐκτὸς τῆς περιοχῆς τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ, εἴτε ἐπὶ ἰδιωτικῆς παρακαμπτηρίου γραμμῆς, εἴτε εἰς τὴν κατοικίαν τοῦ παραλήπτου, εἴτε εἰς ἀποθήκην τοῦ σιδ/μου. Ὅταν ὁ σιδ/μος παραδίδῃ, ἀπ' εὐθείας ἢ μέσῳ τρίτου, τὸ ἐμπόρευμα ἐπὶ ἰδιωτικῆς παρακαμπτηρίου γραμμῆς ἢ εἰς τὴν κατοικίαν τοῦ παραλήπτου ἢ ἐν ἰδίᾳ τοῦ σιδ/μου ἀποθήκῃ, ἡ παράδοσις θεωρεῖται ἐκτελουμένη εἰς ὃν χρόνον αὕτη διενεργεῖται ὑπὸ τὰς εἰδικὰς ταύτας περιστάσεις. Πλὴν ἀντιθέτου συμφωνίας μεταξὺ τοῦ σιδ/μου καὶ τοῦ δικαιουμένου εἰς χρησιμοποίησιν τῆς παρακαμπτηρίου γραμμῆς, αἱ διὰ λογ/σμὸν καὶ κατὰ τὰς ὁδηγίας τοῦ τελευταίου τούτου ἐνέργειαι τοῦ σιδ/μου δὲν καλύπτονται ὑπὸ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

§ 4.—Μετὰ τὴν ἄφιξιν τοῦ ἐμπορεύματος ἐν τῷ σταθμῷ προορισμοῦ, ὁ παραλήπτης δικαιοῦται νὰ ζητήσῃ ἀπὸ τὸν σιδ/μον ὅπως οὗτος παραδώσῃ εἰς αὐτὸν τὴν φορτωτικὴν καὶ τὸ ἐμπόρευμα. Ἂν διαπιστωθῇ ἀπώλεια τοῦ ἐμπορεύματος ἢ ἂν τοῦτο δὲν ἀφιχθῇ κατὰ τὴν λῆξιν τῆς ἐν ἄρθρῳ 30, παρ. 1 ὁριζομένης προθεσμίας, ὁ παραλήπτης δικαιοῦται νὰ ἀσκήσῃ ἰδίῳ ὀνόματι κατέναντι τοῦ σιδ/μου τὰ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς γεννώμενα ὑπὲρ αὐτοῦ δικαιώματα.

§ 5.—Ὁ δικαιοῦχος δύναται νὰ ἀρνηθῇ τὴν παραλαβὴν τοῦ ἐμπορεύματος καὶ μετὰ τὴν ἀνάληψιν ὑπ' αὐτοῦ τῆς φορτωτικῆς καὶ τὴν πληρωμὴν τῶν τελῶν, ἐφ' ὅσον χρόνον δὲν γίνωνται ζητηθεῖσαι παρ' αὐτοῦ ἐπαληθεύσεις πρὸς διαπίστωσιν προβαλλομένης ὑπ' αὐτοῦ ζημίας.

§ 6.—Κατὰ τὰ λοιπά, ἡ παράδοσις τοῦ ἐμπορεύματος διενεργεῖται συμφώνως πρὸς τοὺς Νόμους καὶ Κανονισμοὺς τῆς χώρας προορισμοῦ.

Ἄρθρον 17.

Πληρωμὴ τῶν τελῶν.

§ 1.—Τὰ τέλη μεταφορᾶς (κόμιστρα, πρόσθετα τέλη, τελωνειακὰ δικαιώματα καὶ λοιπὰ τέλη προκύπτοντα ἐν τῷ χρόνῳ ἀπὸ τῆς παραλαβῆς πρὸς μεταφορὰν μέχρι τῆς παραδόσεως) καταβάλλονται, εἴτε ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως, εἴτε ὑπὸ τοῦ παραλήπτου, συμφώνως πρὸς τὰς κάτωθι διατάξεις.

Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τούτων θεωροῦνται ὡς κόμιστρα καὶ τὰ δικαιώματα ἐκεῖνα, τὰ ὁποῖα, κατὰ τὸ ἐφαρμοστέον τιμολόγιον, ἐπιπροστίθενται, κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν κομίστρων, εἰς τὰς τιμὰς τῶν χιλιομετρικῶν τιμολογίων ἢ εἰς τὰς εἰδικὰς τιμάς.

§ 2.—Ὁ ἀποστολεύς, ὅστις ἀναλαμβάνει τὴν πληρωμὴν τοῦ ὅλου ἢ μέρους τῶν τελῶν μεταφορᾶς, πρέπει νὰ κάμῃ μνείαν τούτου δι' ἀναγραφῆς ἐν τῇ οἰκείᾳ στήλῃ τῆς φορτωτικῆς, κατὰ περίπτωσιν , μιᾶς τῶν κάτωθι ἐνδείξεων :

α) 1ον «ἐλεύθερον κομίστρων», ἐφ' ὅσον ἀναλαμβάνῃ μοναδικῶς τὴν πληρωμὴν τῶν κομίστρων,

2ον «ἐλεύθερον κομίστρων, συμπεριλαμβανομένων καὶ .....», ἐφ' ὅσον , πέραν τῶν κομίστρων, ἀναλαμβάνῃ τὴν πληρωμὴν καὶ ἄλλων τελῶν. Πρέπει, ὅμως, νὰ καθορίσῃ ἐπακριβῶς τὰ τέλη ταῦτα. Ἡ τοιαύτη πρόσθετος ἀνάληψις, ἡ ὁποία δύναται νὰ ἀναφέρηται μόνον εἰς πρόσθετα τιμολογιακὰ τέλη ἢ εἰς ἕτερα, καθ' ὁδὸν καὶ ἐν τῷ χρόνῳ ἀπὸ τῆς παραλαβῆς πρὸς μεταφορὰν μέχρι τῆς παραδόσεως, προκύπτοντα τέλη καὶ εἰς τὰ ὑπὸ τῶν τελωνειακῶν ἢ ἄλλων διοικητικῶν Ἀρχῶν εἰσπρακτέα ἴδια αὐτῶν τέλη, δὲν πρέπει νὰ συνεπάγεται διάσπασιν τοῦ ὁλικοῦ ποσοῦ μιᾶς καὶ τῆς αὐτῆς κατηγορίας τελῶν (ἐπὶ παραδείγματι τῶν τελωνειακῶν τελῶν καὶ ἄλλων πρὸς τὴν τελωνειακὴν ὑπηρεσίαν πληρωτέων ποσῶν, τοῦ ἐπὶ τῆς ἀξίας τέλους λογιζομένου ὡς τοιούτου ἰδιαιτέρας κατηγορίας),

3ον «ἐλεύθερον κομίστρων μέχρι Χπ (τῆς ἐνδείξεως Χ καθοριζούσης ὀνομαστικῶς τὸ σημεῖον συναρμογῆς τῶν τιμολογήσεων ὁμόρων χωρῶν), ἐφ' ὅσον ἀναλαμβάνῃ τὴν πληρωμὴν τῶν κομίστρων μέχρι τοῦ σημείου Χ,

4ον «ἐλεύθερον κομίστρων, συμπεριλαμβανομένων καὶ .....μέχρι Χ» (τῆς ἐνδείξεως Χ καθοριζούσης ὀνομαστικῶς τὸ σημεῖον συναρμογῆς τῶν τιμολογήσεων ὁμόρων χωρῶν), ἐφ' ὅσον ἀναλαμβάνῃ τὴν πληρωμήν, πέραν τῶν κομίστρων, καὶ ἑτέρων τελῶν μέχρι τοῦ σημείου Χ, ἐξαιρέσει τελῶν τὰ ὁποῖα ἀναφέρονται εἰς τὴν κατὰ σειρὰν ἑπομένην χώραν ἢ σιδ/μον. Ὁ ἀποστολεὺς πρέπει νὰ καθορίσῃ ἐπακριβῶς τὰ τέλη τοῦτα. Ἡ τοιαύτη πρόσθετος ἀνάληψις, ἡ ὁποία δύναται νὰ ἀναφέρηται μόνον εἰς πρόσθετα τιμολογιακὰ τέλη ἢ εἰς ἕτερα, καθ' ὁδὸν καὶ ἐν τῷ χρόνῳ ἀπὸ τῆς παραλαβῆς πρὸς μεταφορὰν μέχρι τῆς παραδόσεως, προκύπτοντα, ὡς καὶ εἰς τὰ ὑπὸ τῶν τελωνείων ἢ ἄλλων διοικητικῶν Ἀρχῶν, εἰσπρακτέα ἴδια αὐτῶν τέλη, δὲν πρέπει νὰ συνεπάγεται διάσπασιν τοῦ ὁλικοῦ ποσοῦ μιᾶς καὶ τῆς αὐτῆς κατηγορίας τελῶν (ἐπὶ παραδείγματι τῶν τελωνειακῶν τελῶν καὶ ἄλλων πρὸς τὴν τελωνειακὴν ὑπηρεσίαν πληρωτέων ποσῶν, τοῦ ἐπὶ τῆς ἀξίας τέλους λογιζομένου ὡς τοιούτου ἰδιαιτέρας κατηγορίας).

β) «ἐλεύθερον παντὸς τέλους», ἐφ' ὅσον ἀναλαμβάνῃ τὴν πληρωμὴν τοῦ συνόλου τῶν τελῶν μεταφορᾶς (κόμιστρα, πρόσθετα τέλη, τελωνειακὰ δικαιώματα καὶ ἄλλα τέλη),

γ) «ἐλεύθερον διὰ ποσὸν.....», ἐφ' ὅσον ἀναλαμβάνῃ τὴν πληρωμὴν ἑνὸς ὡρισμένου ποσοῦ. Πλὴν ἀντιθέτου διατάξεως ἐν τοῖς τιμολογίοις, τὸ ποσὸν τοῦτο πρέπει νὰ ἐκφράζεται εἰς τὸ νόμισμα τῆς χώρας ἀποστολῆς.

Τὰ πρόσθετα τιμολογιακὰ καὶ ἄλλα τέλη, τὰ ὁποῖα, κατὰ τοὺς ἰσχύοντας ἐν τῇ χώρᾳ ἀποστολῆς ἐσωτερικοὺς Κανονισμοὺς ἢ τιμολόγια, ἢ, δοθείσης περιπτώσεως, κατὰ τὸ ἐφαρμοσθὲν διεθνὲς τιμολόγιον, εἶναι ὑπολογιστέα δι' ὁλόκληρον τὴν ὑπ' ὄψιν διαδρομήν, ἐπίσης δὲ τὸ ἐν ἄρθρῳ 20, παρ. 2, προβλεπόμενον τέλος ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως εἶναι, προκειμένης πληρωμῆς κατὰ τὸν ἀνωτέρω ὑπὸ στοιχ. α) 4ον) προβλεπόμενον τρόπον, καταβλητέα ὁπωσδήποτε ἐν τῷ συνόλῳ των ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως.

§ 3.—Ἐν τῷ θέματι τῆς πληρωμῆς τῶν τελῶν μεταφορᾶς, τὰ διεθνῆ τιμολόγια δύνανται νὰ ὁρίσουν, εἴτε ἀποκλειστικὴν χρησιμοποίησιν τῶν ἀνωτέρω ἐν παρ. 2 μνημονευομένων ἐνδείξεων, εἴτε χρησιμοποίησιν καὶ ἑτέρων ἐνδείξεων.

§ 4.—Τὰ μὴ ἀναληφθέντα ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως τέλη θεωροῦνται ὡς ἀχθέντα εἰς χρέωσιν τοῦ παραλήπτου. Πάντως τὰ τέλη βαρύνουν ὁπωσδήποτε τὸν ἀποστολέα ἂν ὁ παραλήπτης δὲν ἀνέλαβε τὴν φορτωτικὴν ἢ ἂν δὲν ἤσκησε, κατὰ τὸ ἄρθρον 16, παρ 4., τὰ ἀνήκοντα αὐτῷ δικαιώματα, οὔτε ἐτροποποίησε, κατὰ τὸ ἄρθρον 22, τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς.

§ 5.—Πρόσθετα τέλη, ὡς τὰ τέλη ἀργίας ὑλικοῦ, ἀποθηκεύσεως, ζυγίσεως, ὧν ἡ εἴσπραξις προκύπτει ἐξ αἰτίας καταλογιστέας εἰς τὸν παραλήπτην ἢ ἐξ ἐκτελέσεως αἰτήσεως αὐτοῦ, καταβάλλονται πάντοτε παρ' αὐτοῦ.

§ 6.—Ὁ σιδ/μος ἀποστολῆς δύναται νὰ ἀξιώσῃ προπληρωμὴν ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως τῶν τελῶν ὁσάκις πρόκειται περὶ ἐμπορευμάτων τὰ ὁποῖα, κατὰ τὴν ἰδίαν αὐτοῦ κρίσιν, ὑπόκεινται εἰς ταχεῖαν ἀλλοίωσιν ἢ τὰ ὁποῖα, λόγῳ τῆς ἐλαχίστης ἀξίας ἢ τῆς φύσεως αὐτῶν, δὲν παρέχουν αὐτῷ ἐπαρκῆ ἐγγύησιν ὡς πρὸς τὰ τέλη.

§ 7.—Ἂν τὸ ποσὸν τῶν τελῶν, τὰ ὁποῖα ἀναλαμβάνει ὁ ἀποστολεύς, δὲν δύναται νὰ προσδιορισθῇ ἐπακριβῶς κατὰ τὸν χρόνον τῆς παραδόσεως πρὸς μεταφοράν, τὰ τέλη ταῦτα φέρονται εἰς δελτίον προπληρωμῆς, τὸ ὁποῖον ἀποτελεῖ ἀντικείμενον διακανονισμοῦ τοῦ μετὰ τοῦ ἀποστολέως λογ/σμοῦ ἐντὸς τριάκοντα, τὸ βραδύτερον, ἡμερῶν μετὰ τὴν λῆξιν τῆς προθεσμίας παραδόσεως. Ὁ σιδ/μος δύναται νὰ ἀξιώσῃ τὴν κατάθεσιν, λόγῳ ἐγγυήσεως, ἔναντι ἀποδείξεώς του, ποσοῦ ἀντιπροσωπεύοντος ὡς ἔγγιστα τὰ περὶ ὧν πρόκειται τέλη. Εἰς τὸν ἀποστολέα δίδεται, ἐπὶ ἐπιστροφῇ τῆς ἐν καιρῷ δοθείσης εἰς τοῦτον ἀποδείξεως, λεπτομερὴς λογ/σμὸς δαπανῶν, ὁ ὁποῖος συντάσσεται συμφώνως πρὸς τὰς ἐνδείξεις τοῦ δελτίου προπληρωμῆς.

§ 8.—Ὁ σταθμὸς ἀποστολῆς ὀφείλει νὰ καθορίσῃ, τόσον ἐν τῇ φορτωτικῇ, ὅσον καὶ ἐν τῷ ἀντιγράφῳ φορτωτικῆς, τὰ προκαταβληθέντα τέλη, ἐκτὸς ἂν τὰ ἰσχύοντα ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς τιμολόγια ὁρίζουν ὅτι ὁ καθορισμὸς τῶν τελῶν γίνεται εἰς μόνον τὸ ἀντίγραφον φορτωτικῆς.

Εἰς τὰς ἐν παρ. 7 ἀνωτέρω προβλεπομένας περιπτώσεις δὲν γίνεται καθορισμὸς τῶν τελῶν, οὔτε ἐν τῇ φορτωτικῇ, οὔτε ἐν τῷ ἀντιγράφῳ αὐτῆς.

Ἄρθρον 18.

Διόρθωσις εἰσπραχθέντων ποσῶν.

§ 1.—Εἰς περίπτωσιν ἀντικανονικῆς ἐφαρμογῆς τιμολογίου ἢ λάθους κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν ἢ τὴν εἴσπραξιν τῶν τελῶν, ἡ μὲν καθ' ὑπέρβασιν τοῦ κανονικοῦ εἰσπραχθεῖσα διαφορὰ ἐπιστρέφεται αὐτεπαγγέλτως ὑπὸ τοῦ σιδ/μου, ἡ δὲ ἐπὶ ἔλαττον εἰσπραχθεῖσα διαφορὰ καταβάλλεται εἰς τὸν σιδ/μον, ἐφ' ὅσον ἡ ἐπὶ πλέον ἢ ἐπὶ ἔλαττον διαφορὰ εἶναι ἀνωτέρα τῶν δέκα φράγκων ἀνὰ φορτωτικήν.

§ 2.—Ἡ πρὸς τὸν σιδ/μον πληρωμὴ τῶν ἐπὶ ἔλαττον διαφορῶν βαρύνει τὸν ἀποστολέα ἐφ' ὅσον ἡ φορτωτικὴ δὲν ἐξωφλήθη. Ἂν ἡ φορτωτικὴ ἀνελήφθη ὑπὸ τοῦ παραλήπτου ἢ ἂν ἡ σύμβασις μεταφορᾶς ἐτροποποιήθη βάσει τοῦ ἄρθρου 22, ὁ ἀποστολεὺς ὑποχρεοῦται εἰς πληρωμὴν τῆς ἐπὶ ἔλαττον διαφορᾶς καθ' ὃ μόνον μέτρον αὐτὴ ἀναφέρεται εἰς τὰ ἀναληφθέντα ὑπ' αὐτοῦ τέλη βάσει τῆς ἐν τῇ φορτωτικῇ ἀναγραφείσης ὑπ' αὐτοῦ δηλώσεως συναφῶς μὲ τὴν προπληρωμήν. Ἡ συμπλήρωσις τῆς ἐπὶ ἔλαττον διαφορᾶς βαρύνει τὸν παραλήπτην.

§ 3.—Τὰ ὀφειλόμενα, βάσει τοῦ παρόντος ἄρθρου, ποσὰ ὑπόκεινται εἰς τόκον πέντε τοῖς ἑκατὸν ἐτησίως, ἐφ' ὅσον ταῦτα ὑπερβαίνουν τὸ ποσὸν τῶν δέκα φράγκων ἀνὰ φορτωτικήν.

Οἱ τόκοι ἄρχονται ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας καθ' ἣν ὁ ὀφειλέτης κατέστη ὑπερήμερος ἢ ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐν ἄρθρῳ 41 προβλεπομένης ἐξωδίκου αἰτήσεως ἤ, ἂν δὲν ὑπῆρξεν ἐξώδικος αἴτησις οὔτε ἄλλη τις ὄχλησις, ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐγέρσεως τῆς ἀγωγῆς.

Ἂν ὁ δικαιοῦχος δὲν παραδώσῃ, ἐντὸς τῆς ταχθείσης αὐτῷ εὐλόγου προθεσμίας, εἰς τὸν σιδ/μον τὰ ἀναγκαῖα πρὸς τελικὴν ἐκκαθάρισιν τῆς ἐξωδίκου αἰτήσεώς του δικαιολογητικά, οἱ τόκοι παύουν νὰ τρέχουν κατὰ τὸν μεταξὺ τῆς λήξεως τῆς ταχθείσης προθεσμίας καὶ τῆς πράγματι προσαγωγῆς τῶν δικαιολογητικῶν χρόνον.

Ἄρθρον 19.

Ἀποτίσεις καὶ προκαταβολαί.

§ 1.—Ὁ ἀποστολεὺς δύναται νὰ ἐπιβαρύνῃ τὴν ἀποστολήν του δι' ἀποτίσεως μέχρι τοῦ ποσοῦ τῆς ἀξίας τοῦ ἐμπορεύματος. Τὸ ποσὸν τῆς ἀποτίσεως πρέπει νὰ ἐκφράζεται εἰς τὸ νόμισμα τῆς χώρας ἀποστολῆς.

Δύνανται, ὅμως, τὰ τιμολόγια νὰ προβλέψουν ἐξαιρέσεις εἰς τὸν τελευταῖον τοῦτον κανόνα.

§ 2.—Ὁ σιδ/μος ὑποχρεοῦται νὰ πληρώσῃ τὴν ἀπότισιν μόνον ἀφοῦ αὕτη καταβληθῇ ὑπὸ τοῦ παραλήπτου. Τὸ ποσὸν τοῦτο πρέπει νὰ τεθῇ εἰς διάθεσιν τοῦ ἀποστολέως ἐντὸς προθεσμίας τριάκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς καταβολῆς του ὑπὸ τοῦ παραλήπτου, ἐν περιπτώσει δὲ καθυστερήσεως ὀφείλονται τόκοι πρὸς πέντε τοῖς ἑκατὸν ἐτησίως, ὑπολογιστέοι ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς ἄνω προθεσμίας.

§ 3.—Ἂν τὸ ἐμπόρευμα παρεδόθη, ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει, εἰς τὸν παραλήπτην, χωρὶς προηγουμένως νὰ εἰσπραχθῇ ἡ ἀπότισις, ὁ σιδ/μος ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλῃ εἰς τὸν ἀποστολέα τὸ ποσὸν τῆς ἐντεῦθεν προκυψάσης εἰς τοῦτον ζημίας μέχρι τοῦ ποσοῦ τῆς δηλωθείσης ἀποτίσεως, ὑπὸ ἐπιφύλαξιν τῆς κατὰ τοῦ παραλήπτου ἀναγωγῆς του.

§ 4.—Διὰ τὴν ἀποστολὴν ἐπὶ ἀποτίσει εἰσπράττεται πρόσθετον τέλος καθοριστέον διὰ τῶν τιμολογίων. Τὸ τέλος τοῦτο εἰσπράττεται καὶ ἂν ἀκόμη ἀκυρωθῇ ἡ ἀρχικὴ ἀπότισις ἢ μειωθῇ τὸ ποσὸν αὐτῆς διὰ τροποποιήσεως τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς (ἄρθρ. 21, παρ. 1).

§ 5.—Αἱ προκαταβολαὶ ἐπὶ τοῦ ἐμπορεύματος ἐπιτρέπονται μόνον συμφώνως πρὸς τὰς ἰσχυούσας ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς διατάξεις.

Ἄρθρον 20.

Δήλωσις ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως.

§ 1.—Δι' ἑκάστην ἀποστολὴν δύναται νὰ γίνῃ δήλωσις ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως, ἀναγραφομένη ἐν τῇ φορτωτικῇ ὡς ὁρίζεται ἐν ἄρθρῳ 6, παρ. 6, στοιχ. γ).

Τὸ δηλούμενον ποσὸν ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως πρέπει νὰ ὁρίζεται εἰς νόμισμα τῆς χώρας ἀποστολῆς ἢ εἰς χρυσᾶ φράγκα ἢ εἰς οἱονδήποτε ἄλλο, ὁριζόμενον διὰ τῶν τιμολογίων, νόμισμα.

§ 2.—Τὸ πρόσθετον τέλος διὰ τὴν ἰδιαιτέραν ἀποζημίωσιν εἶναι ὑπολογιστέον διὰ τὸ σύνολον τῆς ὑπ' ὄψιν διαδρομῆς ἐπὶ τῇ βάσει τῶν τιμολογίων τοῦ σιδ/μου ἀποστολῆς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙΙ

Τροποποίησις τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

Ἄρθρον 21.

Δικαίωμα τοῦ ἀποστολέως πρὸς τροποποίησιν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

§ 1.—Ὁ ἀποστολεὺς δικαιοῦται νὰ τροποποιήσῃ τὴν συναφθεῖσαν σύμβασιν μεταφορᾶς βάσει τῶν κάτωθι ἐντολῶν του :

α) ὅπως τὸ ἐμπόρευμα ἀποδοθῇ εἰς τοῦτον ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς,

β) ὅπως ἡ μεταφορὰ τοῦ ἐμπορεύματος ἀνασταλῇ καθ' ὁδόν,

γ) ὅπως ἀναβληθῇ ἡ παράδοσις τοῦ ἐμπορεύματος,

δ) ὅπως τὸ ἐμπόρευμα παραδοθῇ εἰς ἕτερον πρόσωπον ἀντὶ τοῦ ἐν τῇ φορτωτικῇ ὁρισθέντος παραλήπτου,

ε) ὅπως τὸ ἐμπόρευμα παραδοθῇ εἰς ἕτερον ἀντὶ τοῦ ἐν τῇ φορτωτικῇ ἐνδειχθέντος σταθμοῦ προορισμοῦ ἢ ὅπως ἐπιστραφῇ τοῦτο εἰς τὸν σταθμὸν ἀποστολῆς.

Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, δύναται ὁ ἀποστολεὺς νὰ ὁρίσῃ ὅπως ἡ διὰ μικρᾶς ταχύτητος ἀρξαμένη μεταφορὰ συνεχισθῇ διὰ μεγάλης ταχύτητος ἢ ἀντιστρόφως, προϋποτιθεμένου ὅτι ὁ εἰς ὃν ἐκρατήθη τὸ ἐμπόρευμα σταθμὸς λειτουργεῖ δι' ἀμφοτέρας τὰς προμνησθείσας ὑπηρεσίας. Δύνανται ἐπίσης ὁ ἀποστολεὺς νὰ ὁρίσῃ τὸ ἐφαρμοστέον τιμολόγιον καὶ τὸ ἀκολουθητέον δρομολόγιον.

Ἀντιστοίχως, πρέπει ὁ ἀποστολεὺς νὰ παράσχῃ νέαν δήλωσιν προπληρωμῆς εἰς ἣν περίπτωσιν ἔχει ἀναλάβει τέλη μέχρις ὡρισμένου σημείου συναρμογῆς τιμολογήσεων, κατὰ τὰς διατυπώσεις τοῦ ἄρθρου 17, παρ. 2, κατ' ἀκολουθίαν δὲ τῆς ἐπιγενομένης τροποποιήσεως εἰς τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς ἡ ἀποστολὴ δὲν προωθεῖται διὰ τοῦ σημείου τούτου. Ἡ νέα δήλωσις προπληρωμῆς δὲν πρέπει,

όπωσδήποτε, νὰ συνεπιφέρῃ τροποποίησιν τῆς ἀρχικῆς δηλώσεως ὡς πρὸς τὰς χώρας, δι' ὧν συνετελέσθη ἤδη ἡ μεταφορά, ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως τῆς κατωτέρω ὑπὸ στοιχ. η) μνημονευομένης ἐπιτρεπτῆς τροποποιήσεως.

Πλὴν ἀντιθέτων τιμολογιακῶν διατάξεων τοῦ σιδ/μου ἀποστολῆς, εἶναι ἐπιτρεπταὶ καὶ αἰτήσεις τροποποιήσεως ἔχουσαι ὡς ἀντικείμενον :

στ) τὴν ἐπιβάρυνσιν τῆς ἀποστολῆς δι' ἀποτίσεως,

ζ) τὴν αὔξησιν ἢ τὴν μείωσιν τοῦ δηλωθέντος ποσοῦ ἀποτίσεως ἢ τὴν ἀκύρωσιν τῆς ἀποτίσεως,

η) τὴν ἀνάληψιν τελῶν μὴ καλυπτομένων διὰ τῆς δηλώσεως προπληρωμῆς ἢ τὴν αὔξησιν τοῦ ποσοῦ τῶν ἀναληφθέντων τελῶν κατὰ τὰς ἐν ἄρθρῳ 17, παρ. 2 διατυπώσεις.

Πέραν τῶν ἀνωτέρω ἀπαριθμουμένων ἐντολῶν, δὲν γίνονται ἄλλαι δεκταί. Δύνανται, ὅμως, τὰ διεθνῆ τιμολόγια νὰ παράσχουν εἰς τὸν ἀποστολέα τὸ δικαίωμα ὅπως διατάξῃ καὶ ἄλλας, πέραν τῶν ἀνωτέρω ἀναφερομένων, τροποποιήσεις.

Αἱ ἐντολαὶ δὲν πρέπει, ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει, νὰ συνεπάγωνται κατάτμησιν τῆς ἀποστολῆς.

§ 2.—Αἱ ἀνωτέρω μνημονευόμεναι μεταγενέστεραι ἐντολαὶ πρέπει νὰ δίδωνται διὰ γραπτῆς δηλώσεως, συμφώνου πρὸς τὸ ὑπὸ τῶν σιδ/μων καθωρισμένον καὶ προσηκόντως δημοσευμένον ὑπόδειγμα.

Ἡ δήλωσις αὕτη θὰ μεταφέρεται, ὑπογεγραμμένη ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως, καὶ ἐπὶ τοῦ ἀντιγράφου τῆς φορτωτικῆς, τὸ ὁποῖον θὰ προσάγεται συγχρόνως εἰς τὸν σιδ/μον. Ὁ σταθμὸς ἀποστολῆς θὰ βεβαιώσῃ τὴν λῆψιν τῆς τροποποιητικῆς ἐντολῆς, διὰ σφραγίσεως μὲ τὴν χρονολογικὴν σφραγῖδα του τοῦ ἀντιγράφου τῆς φορτωτικῆς κάτωθεν τῆς δηλώσεως τοῦ ἀποστολέως, πρὸς ὃν θὰ ἐπιστρέφεται, μετὰ τοῦτο, τὸ ἀντίγραφον τῆς φορτωτικῆς. Ἂν ὁ σιδ/μος συμμορφωθῇ πρὸς τὰς ἐντολὰς τοῦ ἀποστολέως χωρὶς νὰ ἀξιώσῃ τὴν προσαγωγὴν τοῦ ἀντιγράφου τῆς φορτωτικῆς, θὰ εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὴν ἐκ τοῦ γεγονότος τούτου προκληθησομένην ζημίαν εἰς τὸν παραλήπτην, πρὸς τὸ ὁποῖον θὰ ἔχῃ, ἐνδεχομένως, παραδοθῇ ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως τὸ ἀντίγραφον τοῦτο.

Ἂν ἡ αἴτησις τοῦ ἀποστολέως ἀναφέρεται εἰς αὔξησιν ἢ ἐλάττωσιν ἢ ἀκύρωσιν ἀποτίσεως, πρέπει οὗτος νὰ προσαγάγῃ καὶ τὸν ἀρχικῶς ἐκδοθέντα διὰ τὴν ἀπότισιν τίτλον. Εἰς τὰς περιπτώσεις αὐξήσεως ἢ μειώσεως τῆς ἀποτίσεως, μετὰ τὴν προσήκουσαν διόρθωσιν, ὁ ἐν λόγῳ τίτλος ἐπιστρέφεται εἰς τὸν ἐνδιαφερόμενον, ἀποσύρεται δὲ ἐκ τῶν χειρῶν τοῦ τελευταίου τούτου εἰς τὴν περίπτωσιν ἀκυρώσεως τῆς ἀποτίσεως.

Μεταγενεστέρα ἐντολὴ τοῦ ἀποστολέως, διδομένη κατὰ τύπον διάφορον τοῦ ἄνω ὁριζομένου, εἶναι ἄκυρος.

§ 3.—Ὁ σιδ/μος θὰ ἐκτελῇ τὰς ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως μεταγενεστέρως διδομένας ἐντολὰς μόνον ἂν αὗται διαβιβάζωνται μέσῳ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς.

Ἐφ' ὅσον ὁ ἀποστολεὺς ἤθελε ζητήσει τοῦτο, εἰδοποιεῖται ὁ σταθμὸς προορισμοῦ ἢ ὁ εἰς ὃν ἐκρατήθη ἡ μεταφορὰ σταθμός, δαπάνῃ τοῦ ἀποστολέως, διὰ τηλεγραφικῆς ἢ τηλεφωνικῆς εἰδοποιήσεως, προερχομένης ἐκ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς, καὶ ἐπιβεβαιουμένης διὰ γραπτῆς δηλώσεως ἢ διὰ τηλετύπου. Ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως, καθ' ἣν ἄλλως ὁρίζεται ἐν διεθνεῖ τιμολογίῳ ἢ ἐν ἄλλαις μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων σιδ/μων συμφωνίαις, ὁ σταθμὸς προορισμοῦ ἢ ὁ εἰς ὃν ἐκρατήθη ἡ ἀποστολὴ σταθμὸς ὀφείλει νὰ ἐκτελέσῃ τὴν μεταγενεστέραν ἐντολὴν χωρὶς νὰ ἀναμείνῃ τὴν ἐπιβεβαίωσιν αὐτῆς, ἐφ' ὅσον ἡ τηλεγραφικὴ ἢ τηλεφωνικὴ εἰδοποίησις προέρχεται ἐκ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς, πρᾶγμα ὅπερ, ἐν ἀμφιβολίᾳ, πρέπει νὰ ἐλεγχθῇ.

§ 4.—Τὸ δικαίωμα τροποποιήσεως τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς ἀποσβέννυται, ἀκόμη καὶ ἂν ὁ ἀποστολεὺς κατέχῃ, τὸ ἀντίγραφον τῆς φορτωτικῆς, ἐπὶ τῇ συνδρομῇ μιᾶς τῶν κάτωθι περιπτώσεων :

α) ὅταν ἡ φορτωτικὴ ἀνελήφθη ὑπὸ τοῦ παραλήπτου,

β) ὅταν ὁ παραλήπτης παρέλαβε τὸ ἐμπόρευμα,

γ) ὅταν ὁ παραλήπτης ἤσκησε, συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 16, παρ. 4, τὸ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς προκῦπτον δι' αὐτὸν δικαίωμα,

δ) εὐθὺς ὡς ἡ ἀποστολὴ εἰσέλθῃ εἰς τὴν τελωνειακὴν περιοχὴν τῆς χώρας προορισμοῦ, τοῦ παραλήπτου ὄντος, κατὰ τὸ ἄρθρον 22, ἐξουσιοδοτημένου ὅπως δώσῃ τροποποιητικὰς ἐντολάς.

Ἀπὸ τῆς στιγμῆς ταύτης, ὁ σιδ/μος ὀφείλει νὰ συμμορφωθῇ πρὸς τὰς ἐντολὰς τοῦ παραλήπτου.

Ἄρθρον 22.

Δικαίωμα τοῦ παραλήπτου πρὸς τροποποίησιν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

§ 1.—Ὁ παραλήπτης δικαιοῦται νὰ τροποποιήσῃ τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς ἐφ' ὅσον ὁ ἀποστολεὺς δὲν ἔχῃ ἀναλάβει τὴν πληρωμὴν τῶν τελῶν, τὰ ὁποῖα ἀναφέρονται εἰς τὴν μεταφορὰν ἐν τῇ χώρᾳ προορισμοῦ, οὔτε ἐγγράψει ἐν τῇ φορτωτικῇ τὴν ἐν ἄρθρῳ 6, παρ. 6, ὑπὸ στοιχ. η) προβλεπομένην παρατήρησιν. Αἱ ἐντολαί, τὰς ὁποίας δύναται νὰ δώσῃ ὁ παραλήπτης, οὐδὲν ἐπάγονται ἀποτέλεσμα πρὸ τῆς εἰσόδου τῆς ἀποστολῆς εἰς τὴν τελωνειακὴν περιοχὴν τῆς χώρας προορισμοῦ.

Ὁ παραλήπτης δύναται νὰ ὁρίσῃ ὅπως :

α) ἡ μεταφορὰ τοῦ ἐμπορεύματος ἀνασταλῇ καθ' ὁδόν,

β) ἡ παράδοσις τοῦ ἐμπορεύματος ἀναβληθῇ,

γ) τὸ ἐμπόρευμα παραδοθῇ ἐν τῇ χώρᾳ προορισμοῦ εἰς ἕτερον πρόσωπον, ἀντὶ τοῦ ἐν τῇ φορτωτικῇ ἀναγραφομένου παραλήπτου.

δ) αἱ ἀπαιτούμεναι τελωνειακαὶ ἢ ἄλλαι διοικητικαὶ διατυπώσεις ἐκτελεσθῶσι κατὰ τὸν ἕνα ἢ τὸν ἄλλον τῶν ἐν ἄρθρῳ 15, παρ. 1, ἐδάφιον δεύτερον, προβλεπομένων τρόπων.

Ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν τὰ διεθνῆ τιμολόγια περιλαμβάνουν ἀντιθέτους διατάξεις, δύναται ἐπίσης ὁ παραλήπτης νὰ ὁρίσῃ ὅπως :

ε) τὸ ἐμπόρευμα παραδοθῇ ἐν τῇ χώρᾳ προορισμοῦ εἰς ἕτερον σταθμὸν ἀντὶ τοῦ ἐν τῇ φορτωτικῇ ἐνδειχθέντος σταθμοῦ προορισμοῦ,

Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην δύναται ὁ παραλήπτης νὰ ὁρίσῃ ὅπως ἡ διὰ μικρᾶς ταχύτητος ἀρξαμένη μεταφορὰ συνεχισθῇ διὰ μεγάλης ταχύτητος ἢ ἀντιστρόφως, προϋποτιθεμένου ὅτι ὁ εἰς ὃν ἐκρατήθη ἡ μεταφορὰ σταθμὸς λειτουργεῖ δι' ἀμφοτέρας τὰς ὑπηρεσίας ταύτας. Δύναται οὗτος ἐπίσης νὰ ὁρίσῃ τὸ ἐφαρμοστέον τιμολόγιον καὶ τὸ ἀκολουθητέον δρομολόγιον.

Πέραν τῶν ἀνωτέρω ἀπαριθμουμένων ἐντολῶν, δὲν γίνονται ἄλλαι δεκταί. Δύνανται, ὅμως, τὰ διεθνῆ τιμολόγια νὰ παράσχουν εἰς τὸν παραλήπτην τὸ δικαίωμα ὅπως διατάξῃ καὶ ἄλλας, πέραν τῶν ἀνωτέρω μνημονευομένων, τροποποιήσεις.

Αἱ ἐντολαὶ δὲν πρέπει, ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει, νὰ συνεπάγωνται κατάτμησιν τῆς ἀποστολῆς.

§ 2.—Αἱ ἀνωτέρω ἀναφερόμεναι ἐντολαὶ πρέπει νὰ δίδωνται διὰ γραπτῆς δηλώσεως συμφώνως πρὸς τὸ ὑπὸ τῶν σιδ/μων καθωρισμένον καὶ προσηκόντως δημοσιευμένον, εἴτε ἐν τῷ σταθμῷ προορισμοῦ, εἴτε ἐν τῷ σταθμῷ εἰσόδου εἰς τὴν χώραν προορισμοῦ, ὑπόδειγμα,

Πᾶσα ἐντολὴ τοῦ παραλήπτου, διδομένη κατὰ τύπον διάφορον τοῦ ἄνω ὁριζομένου, εἶναι ἄκυρος.

Διὰ τὴν ἄσκησιν τοῦ δικαιώματός του πρὸς τροποποίησιν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, ὁ παραλήπτης δὲν ὑποχρεοῦται νὰ προσαγάγῃ τὸ ἀντίγραφον τῆς φορτωτικῆς.

§ 3.—Ἐφ' ὅσον ὁ παραλήπτης ἤθελε ζητήσει τοῦτο, ὁ δεχθεὶς τὴν ἐντολὴν τροποποιήσεως σταθμὸς διαβιβάζει ταύτην, δαπάνῃ τοῦ παραλήπτου, διὰ τηλεγραφικῆς ἢ τηλεφωνικῆς εἰδοποιήσεως, ἐπιβεβαιουμένης καὶ διὰ γραπτῆς δηλώσεως, ἢ διὰ τηλετύπου, πρὸς τὸν ἁρμόδιον διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ταύτης σταθμόν. Ὁ τελευταῖος οὗτος ὀφείλει νὰ ἐκτελέσῃ τὴν ἐντολήν, χωρὶς νὰ ἀναμείνῃ τὴν ἐπι-

βεβαίωσιν ταύτης, ἐφ' ὅσον ἡ τηλεγραφικὴ ἢ τηλεφωνικὴ εἰδοποίησις προέρχονται ἐκ τοῦ ἁρμοδίου σταθμοῦ, πρᾶγμα, ὅπερ, ἐν ἀμφιβολίᾳ, πρέπει νὰ ἐλεγχθῇ.

§ 4.—Τὸ δικαίωμα τοῦ παραλήπτου πρὸς τροποποίησιν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς ἀποσβέννυται ἐπὶ τῇ συνδρομῇ μιᾶς ἐκ τῶν κάτωθι περιπτώσεων :

α) ἂν ἀνέλαβεν ἤδη τὴν φορτωτικήν,

β) ἂν παρέλαβεν ἤδη τὸ ἐμπόρευμα,

γ) ἂν ἤσκησε, συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 16, παρ. 4, τὰ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς προκύπτοντα δι' αὐτὸν δικαιώματα,

δ) ὅταν τό, συμφώνως τῇ παρ. 1, στοιχ. γ), ὁρισθὲν ὑπ' αὐτοῦ πρόσωπον ἤσκησε, συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 16, παρ. 4, τὰ ἀνήκοντα αὐτῷ δικαιώματα.

§ 5.—Ἂν ὁ παραλήπτης δώσῃ ἐντολὴν ὅπως τὸ ἐμπόρευμα παραδοθῇ εἰς ἕτερον πρόσωπον, τὸ πρόσωπον τοῦτο δὲν δικαιοῦται νὰ τροποποιήσῃ τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς.

Ἄρθρον 23.

Ἐκτέλεσις τῶν μεταγενεστέρων ἐντολῶν.

§ 1.—Ὁ σιδ/μος δὲν δύναται νὰ ἀρνηθῇ τὴν ἐκτέλεσιν ἐντολῶν, διδομένων αὐτῷ κατὰ τὰ ἄρθρα 21 καὶ 22, οὔτε νὰ ἐπιβραδύνῃ τὴν ἐκτέλεσιν τούτων, ἐξαιρέσει τῶν κάτωθι περιπτώσεων :

α) ὅταν ἡ ἐκτέλεσις δὲν εἶναι πλέον δυνατὴ εἰς ὃν χρόνον αἱ ἐντολαὶ περιέρχονται εἰς τὸν ἁρμόδιον διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τούτων σταθμόν,

β) ὅταν ἡ ἐκτέλεσις συνεπάγεται διαταραχὴν τῆς τακτικῆς ὑπηρεσίας τῶν μεταφορῶν,

γ) ὅταν ἡ ἐκτέλεσις ἀντίκειται, προκειμένου περὶ ἀλλαγῆς τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ, πρὸς τοὺς ἰσχύοντας Νόμους καὶ Κανονισμοὺς ἔστω καὶ ἐπὶ ἑνὸς τῶν ἐδαφῶν δι' ὧν θὰ γίνῃ ἡ μεταφορά, συγκεκριμένως δὲ ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τῶν τελωνειακῶν καὶ λοιπῶν διοικητικῶν διατάξεων.

δ) ὅταν, προκειμένου περὶ ἀλλαγῆς τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ, ἡ ἀξία τοῦ ἐμπορεύματος, κατὰ πᾶσαν πρόβλεψιν, δὲν καλύπτῃ τὸ σύνολον τῶν τελῶν μὲ τὰ ὁποῖα τὸ ἐμπόρευμα τοῦτο θὰ βαρύνεται κατὰ τὴν ἄφιξιν εἰς τὸν νέον σταθμὸν προορισμοῦ αὐτοῦ, ἐκτὸς ἂν τὸ ποσὸν τῶν τελῶν τούτων καταβληθῇ ἀμέσως ἢ διασφαλισθῇ δι' ἐγγυήσεως.

Εἰς τὰς ἀνωτέρω ἀναφερομένας περιπτώσεις, ὁ δώσας τὰς μεταγενεστέρας ἐντολὰς εἰδοποιεῖται τὸ ταχύτερον δυνατὸν περὶ τῶν ἐμποδίων τὰ ὁποῖα παρακωλύουν τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐντολῶν του.

Ἂν ὁ σιδ/μος δὲν εἶναι εἰς θέσιν νὰ προβλέψῃ τὰ ἐμπόδια ταῦτα, ὁ δώσας τὰς μεταγενεστέρας ἐντολὰς ὑπέχει ὅλας τὰς συνεπείας, αἱ ὁποῖαι ἀπορρέουν ἐκ τῆς ἐνάρξεως ἐκτελέσεως τῶν ἐντολῶν του.

§ 2.—Ἂν διὰ τῆς μεταγενεστέρας ἐντολῆς ὁρισθῇ ὅπως τὸ ἐμπόρευμα παραδοθῇ εἰς ἐνδιάμεσον σταθμόν, τὰ κόμιστρα ὑπολογίζονται διὰ τὴν διαδρομὴν ἀπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς μέχρι τοῦ ἐνδιαμέσου τούτου σταθμοῦ. Ἂν ὅμως, ἡ μεταφορὰ τοῦ ἐμπορεύματος ὑπερέβη τὸν ἐνδιάμεσον τοῦτον σταθμόν, τὰ κόμιστρα ὑπολογίζονται διὰ τὴν διαδρομὴν ἀπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς μέχρι τοῦ σταθμοῦ ὅπου ἐσταμάτησεν ἡ μεταφορὰ καὶ ἀπὸ τοῦ τελευταίου τούτου μέχρι τοῦ ὁρισθέντος ἐνδιαμέσου σταθμοῦ.

Ἂν ἡ μεταγενεστέρα ἐντολὴ ὁρίσῃ ὅπως τὸ ἐμπόρευμα μεταφερθῇ εἰς ἄλλον σταθμὸν προορισμοῦ ἢ ὅπως τοῦτο ἐπιστραφῇ εἰς τὸν σταθμὸν ἀποστολῆς, τὰ κόμιστρα ὑπολογίζονται διὰ τὴν διαδρομὴν ἀπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς μέχρι τοῦ σταθμοῦ ὅπου ἐσταμάτησεν ἡ μεταφορὰ καὶ ἀπὸ τοῦ τελευταίου τούτου μέχρι τοῦ νέου σταθμοῦ προορισμοῦ ἢ μέχρι τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς.

Ἐφαρμοστέα τιμολόγια εἶναι τὰ ἰσχύοντα ἐφ' ἑκάστης τῶν διαδρομῶν τούτων κατὰ τὸν χρόνον τῆς συνάψεως τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

Αἱ ἀνωτέρω διατάξεις εἶναι ἀναλογικῶς ἐφαρμοστέαι καὶ ὡς πρὸς τὰ πρόσθετα τέλη καὶ λοιπὰς δαπάνας.

§ 3.—Αἱ ἐξ ἐκτελέσεως ἐντολῆς τοῦ ἀποστολέως ἢ τοῦ παραλήπτου προκύπτουσαι δαπάναι, ἐξαιρέσει τῶν ἐκ πταίσματος τοῦ σιδ/μου προκυπτουσῶν, βαρύνουν τὸ ἐμπόρευμα.

§ 4.—Ὑπὸ ἐπιφύλαξιν τῶν διατάξεων τῆς πρώτης παραγράφου, ὁ σιδ/μος εὐθύνεται, εἰς τὴν περίπτωσιν ἰδίου αὐτοῦ πταίσματος, διὰ τὰς συνεπείας τῆς μὴ ἐκτελέσεως ἢ τῆς ἀνακριβοῦς ἐκτελέσεως ἐντολῆς δοθείσης ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἄρθρων 21 ἢ 22. Πάντως, ἡ καταβλητέα ὑπ' αὐτοῦ ἀποζημίωσις ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει δύναται νὰ ὑπερβῇ τὸ ὕψος τῆς δι' ἀπώλειαν τοῦ ἐμπορεύματος καταβλητέας ἀποζημιώσεως.

Ἄρθρον 24.

Ἐμπόδια εἰς τὴν μεταφοράν.

§ 1.—Εἰς περίπτωσιν ἐμποδίου εἰς τὴν μεταφορὰν ἀπόκειται εἰς τὸν σιδ/μον νὰ ἀποφασίσῃ ἂν εἶναι προτιμώτερον νὰ προωθήσῃ οὗτος αὐτεπαγγέλτως τὸ ἐμπόρευμα βάσει τροποποιήσεως τοῦ δρομολογίου τῆς μεταφορᾶς ἢ ἂν ἐνδείκνυται, πρὸς τὸ συμφέρον τοῦ ἀποστολέως, νὰ ζητήσῃ παρὰ τοῦ τελευταίου τούτου ὁδηγίας παρέχων εἰς τοῦτον πάσας τὰς εἰς διάθεσίν του χρησίμους πληροφορίας. Ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως ἰδίου πταίσματος, ὁ σιδ/μος δικαιοῦται νὰ εἰσπράξῃ κόμιστρα, ὑπολογιζόμενα διὰ τοῦ πράγματι ἀκολουθηθέντος δρομολογίου καὶ ἔχει εἰς διάθεσίν του τὰς εἰς τὸ δρομολόγιον τοῦτο ἀνταποκρινομένας προθεσμίας, ἔστω καὶ ἂν αὗται εἶναι μακρότεραι τῶν τοῦ ἀρχικοῦ δρομολογίου.

§ 2.—Μὴ ὑπαρχούσης ἑτέρας ὁδοῦ μεταφορᾶς ἢ ἂν, δι' ἄλλους λόγους, ἡ συνέχισις τῆς μεταφορᾶς ἀποβαίνῃ ἀδύνατος, ὁ σιδ/μος ζητεῖ παρὰ τοῦ ἀποστολέως ὁδηγίας. Δὲν εἶναι, ὅμως, ὑποχρεωτικὴ διὰ τὸν σιδ/μον ἡ αἴτησις ὁδηγιῶν προκειμένου περὶ παροδικοῦ ἐμποδίου προκύπτοντος ἐκ τῶν ἐν ἄρθρῳ 5 παρ. 4, προβλεπομένων περιστάσεων.

§ 3.—Δύναται ὁ ἀποστολεὺς νὰ δώσῃ ἀρχῆθεν ὁδηγίας διὰ τῆς φορτωτικῆς δι' ἣν περίπτωσιν ἤθελεν ἀνακύψει ἐμπόδιον εἰς τὴν μεταφοράν.

Ἂν, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ σιδ/μου, αἱ ὁδηγίαι αὗται δὲν εἶναι ἐκτελέσιμοι, θὰ ζητῇ οὗτος παρὰ τοῦ ἀποστολέως νέας ὁδηγίας.

§ 4.—Ὁ ἀποστολεύς, εἰδοποιούμενος περὶ τῆς ὑπάρξεως ἐμποδίου εἰς τὴν μεταφοράν, δύναται νὰ δώσῃ σχετικὰς ὁδηγίας εἴτε εἰς τὸν σταθμὸν ἀποστολῆς, εἴτε εἰς τὸν σταθμὸν ὅπου εὑρίσκεται τὸ ἐμπόρευμα. Ἂν αἱ διδόμεναι παρ' αὐτοῦ ὁδηγίαι ἀναφέρωνται εἰς ἀλλαγὴν τοῦ προσώπου τοῦ παραλήπτου ἢ εἰς ἀλλαγὴν τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ ἢ ἂν αἱ ὁδηγίαι τοῦ ἀποστολέως δίδωνται εἰς ἄλλον, ἀντὶ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς, σταθμόν, ὀφείλει ὁ ἀποστολεὺς νὰ καταχωρίσῃ τὰς διδομένας ὑπ' αὐτοῦ ὁδηγίας καὶ εἰς τὸ ἀντίγραφον τῆς φορτωτικῆς, ἀπαραιτήτως προσακτέον κατὰ τὸν χρόνον τῆς παροχῆς τῶν ὁδηγιῶν.

Ἂν ὁ σιδ/μος ἐκτελέσῃ τὰς ὁδηγίας τοῦ ἀποστολέως χωρὶς προηγουμένως νὰ ζητήσῃ τὴν προσαγωγὴν τοῦ ἀντιγράφου τῆς φορτωτικῆς καὶ ἂν τὸ ἀντίγραφον τοῦτο ἔχῃ ἤδη παραδοθῇ εἰς τὸν παραλήπτην, ὁ σιδ/μος θὰ εἶναι ὑπεύθυνος ἔναντι τοῦ τελευταίου τούτου διὰ τὴν ἐντεῦθεν τυχὸν προκύπτουσαν ζημίαν.

§ 5.—Ἂν ὁ ἀποστολεύς, εἰδοποιηθεὶς περὶ τῆς ὑπάρξεως ἐμποδίου εἰς τὴν μεταφοράν, δὲν δώσῃ, ἐντὸς εὐλόγου προθεσμίας, ἐκτελεσίμους ὁδηγίας, θὰ ἐνεργῶνται περαιτέρω τὰ ὁριζόμενα ὑπὸ τῶν ἐν ἰσχύϊ ἐπὶ τοῦ σιδ/μου ὅπου ἐκρατήθη τὸ ἐμπόρευμα, Κανονισμῶν σχετικῶς μὲ τὰ ἐμπόδια εἰς τὴν παράδοσιν.

Ἐπὶ ἐκποιήσεως τοῦ ἐμπορεύματος, τὸ προϊὸν ταύτης, ἀφαιρουμένων τῶν βαρυνόντων τὸ ἐμπόρευμα τελῶν, τηρεῖται εἰς διάθεσιν τοῦ ἀποστολέως.

Ἂν τὸ προϊὸν ἐκποιήσεως εἶναι κατώτερον τοῦ ποσοῦ τῶν βαρυνόντων τὴν ἀποστολὴν τελῶν, ὁ ἀποστολεὺς ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλῃ τὴν διαφοράν.

§ 6.—Ἂν τὸ ἐμπόδιον εἰς τὴν μεταφορὰν ἀρθῇ πρὸ τῆς λήψεως τῶν ὁδηγιῶν τοῦ ἀποστολέως, τὸ ἐμπόρευμα προωθεῖται

περαιτέρω πρὸς τὸν προορισμὸν αὐτοῦ χωρὶς περαιτέρω ἀναμονὴν τῶν ὁδηγιῶν τούτων, ὁ δὲ ἀποστολεὺς εἰδοποιεῖται σχετικῶς ἐντὸς τοῦ βραχυτέρου δυνατοῦ χρόνου.

§ 7.– Ἂν τὸ ἐμπόδιον εἰς τὴν μεταφορὰν ἀνακύψῃ μετὰ τὴν κατὰ τὸ ἄρθρον 22 τροποποίησιν ὑπὸ τοῦ παραλήπτου τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, ὁ σιδ/μος ὑποχρεοῦται νὰ εἰδοποιήσῃ σχετικῶς τὸν ἐν λόγῳ παραλήπτην. Αἱ διατάξεις τῶν ἀνωτέρω παραγράφων 1, 2, 5 καὶ 6 εἶναι ἐν προκειμένῳ ἀναλογικῶς ἐφαρμοστέαι. Δὲν ὑποχρεοῦται ὅμως ὁ παραλήπτης εἰς προσαγωγὴν τοῦ ἀντιγράφου τῆς φορτωτικῆς.

§ 8.– Αἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 23 εἶναι ἐφαρμοστέαι ἐπὶ μεταφορῶν διενεργουμένων κατὰ τοὺς ὅρους τοῦ παρόντος ἄρθρου.

Ἄρθρον 25.

Ἐμπόδια εἰς τὴν παράδοσιν.

§ 1.– Εἰς περίπτωσιν ἐμποδίου διὰ τὴν παράδοσιν τοῦ ἐμπορεύματος, ὁ σταθμὸς προορισμοῦ πρέπει νὰ εἰδοποιήσῃ ἀμέσως περὶ τούτου τὸν ἀποστολέα, μέσῳ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς, καὶ νὰ ζητήσῃ ὁδηγίας του.

Πρέπει, ἐξ ἄλλου, νὰ εἰδοποιηθῇ ὁ ἀποστολεὺς ἀπ' εὐθείας χωρὶς παρέμβασιν τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς, εἴτε γραπτῶς, εἴτε τηλεγραφικῶς, εἴτε διὰ τηλετύπου, ἐφ' ὅσον ἔχει οὗτος διατυπώσῃ σχετικὴν περὶ τούτου αἴτησιν ἐν τῇ φορτωτικῇ.

Τὰ τέλη τῶν εἰδοποιήσεων τούτων βαρύνουν τὸ ἐμπόρευμα.

Ἂν τὸ ἐμπόδιον εἰς τὴν παράδοσιν ἀρθῇ πρὸ τῆς λήψεως ὑπὸ τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ τῶν ὁδηγιῶν τοῦ ἀποστολέως, τὸ ἐμπόρευμα παραδίδεται εἰς τὸν παραλήπτην, σχετικὴ δὲ περὶ τῆς παραδόσεως εἰδοποίησις ἀπευθύνεται ἀμέσως πρὸς τὸν ἀποστολέα διὰ συστημένης ἐπιστολῆς. Τὰ τέλη τῆς εἰδοποιήσεως ταύτης βαρύνουν τὸ ἐμπόρευμα.

Ἂν ὁ παραλήπτης ἀρνηθῇ νὰ παραλάβῃ τὸ ἐμπόρευμα, ὁ ἀποστολεὺς δικαιοῦται νὰ δώσῃ σχετικὰς ὁδηγίας, ἔστω καὶ ἂν δὲν δύναται νὰ προσαγάγῃ τὸ ἀντίγραφον τῆς φορτωτικῆς.

Δύναται ἀκόμη ὁ ἀποστολεὺς νὰ ζητήσῃ ἀρχῆθεν, διὰ τῆς φορτωτικῆς, ὅπως τὸ ἐμπόρευμα ἐπιστραφῇ αὐτῷ αὐτεπαγγέλτως, ἐφ' ὅσον ἤθελεν ἀνακύψῃ ἐμπόδιον εἰς τὴν παράδοσιν. Ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως ταύτης, τὸ ἐμπόρευμα δὲν δύναται νὰ ἐπιστραφῇ εἰς τὸν ἀποστολέα ἄνευ ρητῆς συγκαταθέσεώς του.

Αἱ ὁδηγίαι τοῦ ἀποστολέως θὰ διαβιβάζωνται μέσῳ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς, ἐκτὸς ἂν ἄλλως ὁρίζεται διὰ τῶν τιμολογίων.

§ 2.– Διὰ πᾶν τὸ μὴ προβλεπόμενον ἐν τῇ ἀνωτέρω παρ. 1, τηρουμένων δὲ καὶ τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 45, ὁ τρόπος ἐνεργείας ἐπὶ περιπτώσεως ἐμποδίου εἰς τὴν παράδοσιν καθορίζεται ὑπὸ τῶν ἰσχυόντων, ἐπὶ τοῦ ἁρμοδίου διὰ τὴν παράδοσιν σιδ/μου, Νόμων καὶ Κανονισμῶν.

Ἐπὶ ἐκποιήσεως τοῦ ἐμπορεύματος, τὸ προϊὸν ταύτης, ἀφαιρουμένων τῶν βαρυνόντων τὸ ἐμπόρευμα τελῶν, τηρεῖται εἰς διάθεσιν τοῦ ἀποστολέως. Ἂν τὸ προϊὸν ἐκποιήσεως εἶναι κατώτερον τοῦ ποσοῦ τῶν βαρυνόντων τὴν ἀποστολὴν τελῶν, ὁ ἀποστολεὺς ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλῃ τὴν διαφοράν.

§ 3.– Ἂν τὸ ἐμπόδιον εἰς τὴν παράδοσιν ἀνακύψῃ μετὰ τήν, κατὰ τὸ ἄρθρον 22, τροποποίησιν ὑπὸ τοῦ παραλήπτου τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, ὁ σιδ/μος ὑποχρεοῦται νὰ εἰδοποιήσῃ σχετικῶς τὸν ἐν λόγῳ παραλήπτην, ὡς πρὸς τὸν ὁποῖον εἶναι ἀναλογικῶς ἐφαρμοστέα ἡ διάταξις τοῦ δευτέρου ἐδαφίου τῆς ἀνωτέρω παραγράφου 2.

§ 4.– Αἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 23 εἶναι ἐφαρμοστέαι ἐπὶ μεταφορῶν διενεργουμένων κατὰ τοὺς ὅρους τοῦ παρόντος ἄρθρου.

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ

ΕΥΘΥΝΗ - ΑΞΙΩΣΕΙΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ι

Εὐθύνη

Ἄρθρον 26.

Συλλογικὴ εὐθύνη τῶν σιδ/μων.

§ 1.– Ὁ ἀποδεχθεὶς πρὸς μεταφορὰν τὸ ἐμπόρευμα μετὰ τῆς φορτωτικῆς σιδ/μος εὐθύνεται διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς μεταφορᾶς ἐπὶ τῆς συνολικῆς διαδρομῆς καὶ μέχρι τῆς παραδόσεως.

§ 2.– Ἕκαστος τῶν κατὰ σειρὰν ἑπομένων σιδ/μων, διὰ μόνου τοῦ γεγονότος τῆς παραλαβῆς τοῦ ἐμπορεύματος μετὰ τῆς ἀρχικῆς φορτωτικῆς, συμμετέχει, κατὰ τοὺς ὅρους τοῦ ἐγγράφου τούτου, εἰς τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς καὶ ἀναδέχεται τὰς ἐντεῦθεν ἀπορρεούσας ὑποχρεώσεις, τηρουμένων ὁπωσδήποτε τῶν εἰς τὸν σιδ/μον προορισμοῦ ἀναφερομένων διατάξεων τοῦ ἄρθρου 43, παρ. 3.

Ἄρθρον 27.

Ἔκτασις εὐθύνης.

§ 1.– Ὁ σιδ/μος εὐθύνεται δι' ὑπέρβασιν τῆς προθεσμίας παραδόσεως, διὰ τὴν ἐξ ὁλικῆς ἢ μερικῆς ἀπωλείας τοῦ ἐμπορεύματος προκύπτουσαν ζημίαν ὡς καὶ διὰ βλάβας ἃς τοῦτο ὑφίσταται κατὰ τὸν χρόνον ἀπὸ τῆς πρὸς μεταφορὰν παραλαβῆς μέχρι τῆς παραδόσεως τούτου.

§ 2.– Ὁ σιδ/μος ἀπαλλάσσεται τῆς κατὰ τὰ ἄνω εὐθύνης αὐτοῦ ἂν ἡ ὑπέρβασις τῆς προθεσμίας παραδόσεως, ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη προῆλθεν ἐκ πταίσματος τοῦ δικαιούχου ἢ συνεπείᾳ ἐντολῆς του, μὴ προελθούσης ἐκ πταίσματος τοῦ σιδ/μου, ἢ συνεπείᾳ ἰδίου ἐλαττώματος τοῦ ἐμπορεύματος (ἐσωτερικὴ ἀλλοίωσις, φύρα, κ.λ.π.) ἢ τέλος, συνεπείᾳ ἀναποφεύκτων καὶ ἀκαταγωνίστων διὰ τὸν σιδ/μον περιστατικῶν.

§ 3.– Ὁ σιδ/μος ἀπαλλάσσεται τῆς κατὰ τὰ ἄνω εὐθύνης αὐτοῦ ὅταν ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη προῆλθεν ἐξ εἰδικῶν κινδύνων, οἱ ὁποῖοι φύσει ἐνυπάρχουν εἰς ἕν ἢ πλείονα τῶν κάτωθι μνημονευομένων περιστατικῶν :

α) μεταφορὰ δι' ἀνοικτοῦ φορτηγοῦ ὀχήματος κατ' ἀκολουθίαν τῶν ἐφαρμοστέων διατάξεων ἢ τῶν μετὰ τοῦ ἀποστολέως συναφθεισῶν καὶ ἐν τῇ φορτωτικῇ μνημονευθεισῶν εἰδικῶν συμφωνιῶν,

β) ἔλλειψις ἢ ἐλαττωματικότης τῆς συσκευασίας δι' ἐμπορεύματα, τὰ ὁποῖα, ὡς ἐκ τῆς φύσεώς των, ὑπόκεινται εἰς ἀπομείωσιν βάρους (φύραν) ὅταν εἶναι ἀσυσκεύαστα ἢ πλημμελῶς συσκευασμένα,

γ) φόρτωσις ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ἢ ἐκφόρτωσις ὑπὸ τοῦ παραλήπτου, κατ' ἀκολουθίαν τῶν ἐφαρμοστέων διατάξεων ἢ τῶν μετὰ τοῦ ἀποστολέως συναφθεισῶν καὶ ἐν τῇ φορτωτικῇ μνημονευθεισῶν εἰδικῶν συμφωνιῶν,

–φόρτωσις ἐντὸς φορτηγοῦ ὀχήματος τὸ ὁποῖον παρουσιάζει ἐμφανὲς εἰς τὸν ἀποστολέα ἐλάττωμα ἢ πλημμελῶς διενεργηθεῖσα ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως φόρτωσις, γενομένη κατ' ἐφαρμογὴν τῶν ἰσχυουσῶν διατάξεων ἢ τῶν μετὰ τοῦ ἀποστολέως συναφθεισῶν καὶ ἐν τῇ φορτωτικῇ μνημονευθεισῶν εἰδικῶν συμφωνιῶν,

δ) ἐκτέλεσις τῶν τελωνειακῶν ἢ ἄλλων διοικητικῶν διατυπώσεων ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως ἢ τοῦ παραλήπτου ἢ ἐντολοδόχου ἑνὸς τῶν προσώπων τούτων,

ε) φύσις ὡρισμένων ἐμπορευμάτων, ὑποκειμένων, διὰ λόγους συμφυεῖς πρὸς τὴν φύσιν των ταύτην, εἴτε εἰς ἀπώλειαν ὁλικὴν ἢ μερικήν, εἴτε εἰς βλάβην, συγκεκριμένως ἐκ θραύσεως, σκωριάσεως, ἐσωτερικῆς καὶ αὐτομάτου ἀλλοιώσεως, ξηράνσεως, διασπορᾶς,

στ) παράδοσις πρὸς μεταφορὰν ὑπὸ ἀνώμαλον ἀνακριβῆ ἢ ἀτελῆ κατονομασίαν ἀποκλειομένων γενικῶς τῆς μεταφορᾶς εἰδῶν,

–Ἐπίσης, παράδοσις πρὸς μεταφοράν, ὑπὸ ἀνώμαλον, ἀνακριβῆ ἢ ἀτελῆ κατονομασίαν ἢ χωρὶς τήρησιν ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως τῶν καθωρισμένων μέτρων ἀσφαλείας, εἰδῶν, ὧν ἡ μεταφορὰ ὑπόκειται εἰς ὅρους,

ζ) μεταφορὰ ζώντων ζώων,

η) μεταφορὰ ἀποστολῶν αἱ ὁποῖαι, βάσει τῆς παρούσης Συμβάσεως ἢ τῶν ἐφαρμοστέων διατάξεων ἢ τῶν μετὰ τοῦ ἀποστολέως συναφθεισῶν καὶ ἐν τῇ φορτωτικῇ μνημονευθεισῶν εἰδικῶν συμφωνιῶν, διενεργοῦνται ὑπὸ συνοδείαν, ἐφ' ὅσον ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη προέκυψαν ἐκ κινδύνου τὸν ὁποῖον ἐσκόπει νὰ ἀποτρέψῃ ἡ συνοδεία.

Ἄρθρον 28

Βάρος ἀποδείξεως.

§ 1.– Ἡ ἀπόδειξις τοῦ ὅτι ἡ ὑπέρβασις τῆς προθεσμίας παρα-

δόσεως, ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη προῆλθον ἐκ γεγονότος ἐκ τῶν ἐν ἄρθρῳ 27, παρ. 2 μνημονευομένων βαρύνει τὸν σιδηρόδρομον.

§ 2.– Ἂν ὁ σιδηρόδρομος ἀποδείξῃ ὅτι, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν συντρεξάντων πραγματικῶν περιστατικῶν, ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη ἠδύνατο νὰ προέλθῃ ἐξ ἑνὸς ἢ περισσοτέρων τῶν ἐν ἄρθρῳ 27, παρ. 3 μνημονευομένων εἰδικῶν κινδύνων, τεκμηριοῦται ἡ θέσις ὅτι ἐκεῖθεν πράγματι προῆλθεν ἡ ζημία. Ὁ δικαιοῦχος διατηρεῖ, ἐν τούτοις, τὸ δικαίωμα ἀποδείξεως ὅτι ἡ ζημία, κατὰ τὸ ὅλον ἢ μέρος αὐτῆς, δὲν προῆλθεν ἐκ τοιούτου κινδύνου.

Τὸ τεκμήριον τοῦτο δὲν συντρέχει ἂν πρόκειται περὶ ἐλλείμματος ἀσυνήθους ἐκτάσεως ἢ ἀπωλείας δεμάτων.

Ἄρθρον 29.

Τεκμήριον ἐπὶ περιπτώσεως ἐπαναποστολῆς.

§ 1.– Ἂν, ἡ κατὰ τοὺς ὅρους τῆς παρούσης Συμβάσεως διενεργηθεῖσα ἀποστολή, ἐπαναποσταλῇ, κατὰ τοὺς ὅρους τῆς ἰδίας Συμβάσεως, διαπιστωθῇ δὲ μετὰ τὴν ἐπαναποστολὴν ἡ ὕπαρξις μερικῆς ἀπωλείας ἢ βλάβης, συντρέχει ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ τεκμήριον περὶ τοῦ ὅτι ἡ μερικὴ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη προέκυψεν ἐν τῷ σταδίῳ μετὰ τὴν σύναψιν τῆς δευτέρας συμβάσεως μεταφορᾶς, ἐφ' ὅσον, ὅμως πληροῦνται καὶ αἱ κάτωθι προϋποθέσεις :

α) ἡ ἀποστολὴ παρέμεινεν ἀδιαλείπτως ὑπὸ τὴν φύλαξιν τοῦ σιδ/μου,

β) ἡ ἀποστολὴ ἐπαναπεστάλη εἰς ἣν κατάστασιν ἀφίκετο αὕτη εἰς τὸν σταθμὸν ἐπαναποστολῆς.

§ 2.– Τὸ ἴδιον τοῦτο τεκμήριον ἰσχύει καὶ ἂν ἡ πρὸ τῆς ἐπαναποστολῆς σύμβασις μεταφορᾶς δὲν ὑπήγετο εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν, προϋποτιθεμένου, ὅμως ὅτι ἡ παροῦσα Σύμβασις θὰ ἦτο ἐφαρμοστέα εἰς τὴν περίπτωσιν κατ' εὐθεῖαν ἀποστολῆς ἐκ τοῦ ἀρχικοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς πρὸς τὸν τελικὸν σταθμὸν προορισμοῦ.

Ἄρθρον 30.

Τεκμήριον ἀπωλείας τοῦ ἐμπορεύματος.
Περίπτωσις ἀνευρέσεως αὐτοῦ.

§ 1.– Ὁ δικαιοῦχος δύναται, ἄνευ ὑποχρεώσεως διὰ προσαγωγὴν ἑτέρων ἀποδείξεων, νὰ θεωρήσῃ τὸ ἐμπόρευμα ὡς ἀπολεσθὲν ἐφ' ὅσον τοῦτο δὲν τῷ παρεδόθη ἢ δὲν ἐτέθη εἰς διάθεσίν του ἐντὸς τριάκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς προθεσμίας παραδόσεως.

§ 2.– Ἐπὶ τῇ λήψει τῆς ἀποζημιώσεως διὰ τὸ ἀπολεσθὲν ἐμπόρευμα, δύναται ὁ δικαιοῦχος νὰ ζητήσῃ ἐγγράφως ὅπως εἰδοποιηθῇ ἀμέσως εἰς ἣν περίπτωσιν τὸ ἐμπόρευμα ἤθελεν ἀνευρεθῇ ἐντὸς τοῦ ἑπομένου ἀπὸ τῆς πληρωμῆς τῆς ἀποζημιώσεως ἔτους. Περὶ τῆς ὑποβολῆς τοιαύτης αἰτήσεως δίδεται εἰς τὸν αἰτοῦντα ἔγγραφος βεβαίωσις.

§ 3.–Ἐντὸς τῶν ἑπομένων, ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς κατὰ τὰ ἄνω εἰδοποιήσεως, τριάκοντα ἡμερῶν, δύναται ὁ δικαιοῦχος νὰ ἀξιώσῃ ὅπως παραδοθῇ αὐτῷ τὸ ἐμπόρευμα εἰς οἱονδήποτε σταθμὸν τῆς διαδρομῆς, ἔναντι πληρωμῆς τῶν εἰς τὴν μεταφορὰν ἀπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀποστολῆς μέχρι τοῦ εἰς ὃν πραγματοποιεῖται ἡ παράδοσις σταθμοῦ ἀναφερομένων τελῶν καὶ ἐπιστροφῆς τῆς εἰσπραχθείσης ἀποζημιώσεως, ἐκπιπτομένων ἐξ αὐτῆς, ἐνδεχομένως, τῶν τυχὸν περιληφθέντων εἰς ταύτην τελῶν καὶ ὑπὸ ἐπιφύλαξιν παντὸς δικαιώματος ἐπὶ τῆς δι' ὑπέρβασιν τῆς προθεσμίας παραδόσεως ἀποζημιώσεως κατὰ τὸ ἄρθρον 34, δοθείσης δὲ περιπτώσεως, κατὰ τὸ ἄρθρον 36.

§ 4.–Ἐν ἐλλείψει, εἴτε τῆς ἀνωτέρω ἐν παρ. 2 προβλεπομένης αἰτήσεως, εἴτε ὁδηγιῶν, διδομένων ἐντὸς τῆς ἐν παρ. 3 προβλεπομένης προθεσμίας τριάκοντα ἡμερῶν, ἢ ἀκόμη ἂν τὸ ἐμπόρευμα ἀνευρεθῇ μετὰ παρέλευσιν ἔτους ἀπὸ τῆς πληρωμῆς τῆς δι' ἀπώλειαν ἀποζημιώσεως, ὁ σιδ/μος διαθέτει τοῦτο κατὰ τὰ ὁριζόμενα διὰ τῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν τοῦ Κράτους εἰς ὃ ἀνήκει.

Ἄρθρον 31.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ ἀπωλείας τοῦ ἐμπορεύματος.

§ 1.–Εἰς ἃς περιπτώσεις ὁ σιδ/μος βαρύνεται, βάσει τῶν διατάξεων τῆς παρούσης Συμβάσεως, μὲ ἀποζημίωσιν δι' ὁλικὴν ἢ μερικὴν ἀπώλειαν τοῦ ἐμπορεύματος, ἡ ἀποζημίωσις αὕτη ὑπολογίζεται ἐπὶ τῇ βάσει τῶν κάτωθι στοιχείων :

τῆς χρηματιστηριακῆς τιμῆς,

– ἐν ἐλλείψει δὲ τοιαύτης, βάσει τῆς τρεχούσης ἀγοραίας τιμῆς,

– ἐν ἐλλείψει δὲ ἀμφοτέρων τούτων, βάσει τῆς συνήθους τιμῆς.

Τὰ ὡς ἄνω στοιχεῖα ὑπολογισμοῦ ἀναφέρονται εἰς ἐμπορεύματα τῶν αὐτῶν, μὲ τὸ ἀπολεσθὲν, εἴδους καὶ ποιότητος, ἐν τῷ τόπῳ καὶ τῷ χρόνῳ τῆς πρὸς μεταφορὰν παραλαβῆς τοῦ ἐμπορεύματος.

Ἡ καταβλητέα ἀποζημίωσις δὲν δύναται, ὁπωσδήποτε νὰ ὑπερβῇ τὸ ποσὸν τῶν 50 φράγκων ἀνὰ χιλιόγραμμον τοῦ ἐλλείποντος μικτοῦ βάρους, ὑπὸ ἐπιφύλαξιν καὶ τῶν ἐν ἄρθρῳ 35 προβλεπομένων περιορισμῶν.

Ἐπιστρέφονται, ἐξ ἄλλου, τὰ κόμιστρα, τελωνειακὰ δικαιώματα καὶ ἄλλα προκαταβληθέντα διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ ἀπολεσθέντος ἐμπορεύματος ποσά, ἄνευ ἄλλης ἀποζημιώσεως.

§ 2.–Ἂν τὰ ὡς βάσις ὑπολογισμοῦ τῆς ἀποζημιώσεως λαμβανόμενα στοιχεῖα εἶναι ἐκπεφρασμένα εἰς νόμισμα διάφορον τοῦ νομίσματος τοῦ, εἰς ὃ αἰτεῖται ἡ καταβολή, Κράτους, ἡ μετατροπὴ τούτων γίνεται βάσει τῆς ἐν τῷ τόπῳ καὶ κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς πληρωμῆς ἰσχυούσης τιμῆς.

Ἄρθρον 32.

Περιορισμὸς τῆς εὐθύνης ἐπὶ ἀπομειώσεως (φύρας) κατὰ τὴν μεταφοράν.

§ 1.–Ὡς πρὸς τὰ ἐμπορεύματα, τὰ ὁποῖα, λόγῳ τῆς φύσεώς των, ὑπόκεινται εἰς ἀπομείωσιν βάρους (φύραν) καθ' ὁδόν, ἐξ αἰτίας καὶ μόνον τῆς μεταφορᾶς, ὁ σιδ/μος εὐθύνεται μόνον διὰ τὸ, καθ' ὑπέρβασιν τοῦ κάτωθι ὁριζομένου ὁρίου ἀνοχῆς μέρος τοῦ ἐλλείμματος, ἀνεξαρτήτως τῆς διανυθείσης διαδρομῆς :

α) δύο ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ βάρους διὰ τὰ ρευστὰ ἢ ἐν καταστάσει ὑγρότητος παραδιδόμενα πρὸς μεταφορὰν ἐμπορεύματα ὡς καὶ διὰ τὰ κατωτέρω κατονομαζόμενα ἐμπορεύματα :

Γλυκόριζα,
Ξύλα βαφῆς, τριμμένα ἢ ἀλεσμένα
Μανιτάρια νωπὰ
Ἄνθρακες καὶ κὸκ
Κέρατα καὶ ὄνυχες ζώων
Τρίχες
Δέρματα κατειργασμένα
Ὑπολείμματα δερμάτων
Φλοιοὶ δένδρων
Φύλλα καπνοῦ, νωπᾶ
Γουναρικὰ
Καρποὶ νωποί, ἀπεζηραμένοι ἢ ἐψημένοι
Λίπη
Λυκίσκος
Ἔριον
Λαχανικὰ νωπά
Κόλλαι καὶ στόκοι, νωποὶ
Ὀστᾶ ὁλόκληρα ἢ ἀλεσμένα
Δέρματα ἀκατέργαστα
Ἰχθύες ἀπεζηραμένοι
Ρίζαι
Σάπωνες καὶ πηκτὰ ἔλαια
Ἅλας
Τρίχες χοίρου
Καπνὸς κομμένος
Τένοντες ζώων
Τύρφη.

β) ἔν ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν δι' ὅλα τὰ ἄλλα ἐν ξηρᾷ καταστάσει ἐμπορεύματα, τὰ ὁποῖα ὑπόκεινται ὁμοίως εἰς ἀπομείωσιν βάρους (φύραν) καθ' ὁδόν.

§ 2.–Ἀποκλείεται ἐπίκλησις τοῦ ἐν τῇ παρ. 1. προβλεπομένου περιορισμοῦ εὐθύνης, ἐφ' ὅσον ἀποδεικνύεται, βάσει τῶν συντρεξάντων περιστατικῶν, ὅτι ἡ ἀπώλεια δὲν προῆλθεν ἐξ αἰτίων δικαιολογούντων τὴν ἀνοχήν.

§ 3.–Ὅταν πολλὰ δέματα μεταφέρωνται διὰ μιᾶς μόνης φορτωτικῆς, ἡ ἀπομείωσις βάρους (φύρα) ὑπολογίζεται δι' ἕκαστον τῶν δεμάτων, ἐφ' ὅσον τὸ κατὰ τὴν ἀποστολὴν βάρος ἑκάστου δέματος ἐμφαίνηται χωριστὰ ἐν τῇ φορτωτικῇ ἢ δύναται κατ' ἄλλον τρόπον νὰ διαπιστωθῇ.

§ 4.–Ἐν περιπτώσει ὁλικῆς ἀπωλείας τοῦ ἐμπορεύματος, διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ἀποζημιώσεως οὐδεμία λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν φυσικὴ ἀπομείωσις (φύρα).

§ 5.–Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος ἄρθρου δὲν θίγουν παντάπασι τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 27 καὶ 28.

Ἄρθρον 33.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ βλάβης τοῦ ἐμπορεύματος.

Εἰς περίπτωσιν βλάβης ὁ σιδ/μος ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλῃ τὸ καθ' ὃ ἐμειώθη ἡ ἀξία τοῦ ἐμπορεύματος ποσόν, ἄνευ ἄλλης τινὸς ἀποζημιώσεως. Τὸ ποσὸν τοῦτο ὑπολογίζεται δι' ἐφαρμογῆς ἐπὶ τῆς κατὰ τὸ ἄρθρον 31 καθοριζομένης ἀξίας τοῦ ἐμπορεύματος τοῦ ἀντιστοιχοῦντος εἰς τὴν ὑποτίμησιν αὐτοῦ ἐν τῷ τόπῳ προορισμοῦ ποσοστοῦ. Κατὰ τὴν ἰδίαν ταύτην ἀναλογίαν ἐπιστρέφονται ἐπίσης τὰ ἐν τῷ τελευταίῳ ἐδαφίῳ τῆς παρ. 1 τοῦ ἄρθρου 31 προβλεπόμενα τέλη.

Ἡ ἀποζημίωσις δὲν δύναται ὁπωσδήποτε νὰ ὑπερβῇ τὰ κάτωθι ὅρια :

α) ἂν τὸ σύνολον τῆς ἀποστολῆς ὑπέστη μείωσιν ἀξίας λόγῳ τῆς βλάβης, τὸ ποσὸν τῆς δι' ὁλικὴν ἀπώλειαν καταβλητέας ἀποζημιώσεως,

β) ἂν μέρος μόνον τῆς ἀποστολῆς ὑπέστη μείωσιν ἀξίας λόγῳ τῆς βλάβης, τὸ ποσὸν τῆς δι' ἀπώλειαν τοῦ ὑποστάντος μείωσιν ἀξίας τμήματος καταβλητέας ἀποζημιώσεως.

Ἄρθρον 34.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ ὑπερβάσεως τῆς προθεσμίας παραδόσεως.

§ 1.–Ἐπὶ ὑπερβάσεως τῆς προθεσμίας παραδόσεως μείζονος τῶν 48 ὡρῶν καὶ ἂν ὁ δικαιοῦχος δὲν ἀποδεικνύῃ ὅτι προέκυψεν ἐκ τοῦ λόγου τούτου ζημία, ὁ σιδ/μος ὑποχρεοῦται νὰ ἐπιστρέψῃ τὸ ἓν δέκατον τοῦ ποσοῦ τῶν κομίστρων μὲ ἀνώτατον ὅριον τὸ ποσὸν 50 φράγκων ἀνὰ ἀποστολήν.

§ 2.–Ἂν ἀποδειχθῇ ὅτι προέκυψε πράγματι ζημία ἐκ τῆς ὑπερβάσεως τῆς προθεσμίας παραδόσεως, καταβάλλεται διὰ τὴν ζημίαν ταύτην ἀποζημίωσις, μὴ δυναμένη νὰ ὑπερβῇ τὸ διπλάσιον τοῦ ποσοῦ τῶν κομίστρων.

§ 3.–Αἱ εἰς τὰς ἀνωτέρω παρ. 1 καὶ 2 προβλεπόμεναι ἀποζημιώσεις δὲν δύνανται νὰ καταβληθῶσιν ὁμοῦ μετὰ τῶν δι' ὁλικὴν ἀπώλειαν τοῦ ἐμπορεύματος ὀφειλομένων ἀποζημιώσεων.

Ἐπὶ μερικῆς ἀπωλείας καταβάλλονται αὗται, συντρεχούσης περιπτώσεως, διὰ τὸ μὴ ἀπολεσθὲν τμῆμα τῆς ἀποστολῆς.

Ἐπὶ περιπτώσεως βλάβης, καταβάλλονται αὗται, συντρεχούσης περιπτώσεως, ὁμοῦ μετὰ τῆς ἐν ἄρθρῳ 33 προβλεπομένης ἀποζημιώσεως.

Ἀθροιστικὴ καταβολὴ τῶν ἐν ταῖς παρ. 1 καὶ 2 τοῦ παρόντος ἄρθρου προβλεπομένων μετὰ τῶν ἐν ἄρθροις 31 καὶ 33 προβλεπομένων ἑτέρων ἀποζημιώσεων δὲν δύναται ὁπωσδήποτε νὰ ἀπολήξῃ εἰς πληρωμὴν συνολικῶς ἀποζημιώσεως ὑπερβαινούσης τὴν δι' ὁλικὴν ἀπώλειαν τοῦ ἐμπορεύματος καταβλητέαν ἀποζημίωσιν.

Ἄρθρον 35.

Περιορισμὸς τῆς ἀποζημιώσεως δυνάμει ὡρισμένων τιμολογίων.

Εἰς ἃς περιπτώσεις ὁ σιδ/μος παρέχει εἰς τὸ Κοινὸν εἰδικοὺς ὅρους μεταφορᾶς (εἰδικὰ ἢ ἐξαιρετικὰ τιμολόγια), περιλαμβάνοντας ἔκπτωσιν ἐπὶ τῶν κατὰ τὰ κοινὰ (γενικὰ) τιμολόγια κομίστρων, δύναται οὗτος νὰ περιορίσῃ τὴν πρὸς τὸν δικαιοῦχον ὀφειλομένην ἀποζημίωσιν ἐπὶ ὑπερβάσεως τῆς προθεσμίας παραδόσεως, ἀπωλείας ἢ βλάβης τοῦ ἐμπορεύματος, ἐφ' ὅσον ὁ τοιοῦτος περιορισμὸς ἐμφαίνεται ἐν τῷ τιμολογίῳ.

Ὅταν ὁ τοιοῦτος περιορισμὸς προκύπτῃ ἐκ τιμολογίου ἐφαρμοσθέντος ἐπὶ τμήματος μόνον τῆς διαδρομῆς, δύναται νὰ γίνῃ ἐπίκλησις αὐτοῦ μόνον ἂν τὸ γενεσιουργὸν τῆς ἀποζημιώσεως αἴτιον ἀνέκυψεν ἐπὶ τοῦ ἐν λόγῳ τμήματος διαδρομῆς.

Ἄρθρον 36.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ περιπτώσεως καθ' ἣν ἐδηλώθη ἰδιαιτέρα ἀποζημίωσις.

Ἂν ἔχῃ γίνει δήλωσις ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως, δύναται ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ νὰ ζητηθῇ, πέραν τῶν ἐν τοῖς ἄρθροις 31, 33 καὶ 34, δοθείσης δὲ περιπτώσεως, καὶ ἐν ἄρθρῳ 35 προβλεπομένων ἀποζημιώσεων, καὶ ἡ ἐπανόρθωσις τῆς ἀποδεικνυομένης προσθέτου ζημίας μέχρι τοῦ ὁρίου τοῦ δηλωθέντος ποσοῦ ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως.

Ἄρθρον 37.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ περιπτώσεως δόλου ἢ βαρείας ἀμελείας τοῦ σιδ/μου.

Γενικῶς, ἂν ἡ ὑπέρβασις τῆς προθεσμίας παραδόσεως, ἡ μερικὴ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη τοῦ ἐμπορεύματος εἶναι καταλογιστέα εἰς δόλον ἢ βαρεῖαν ἀμέλειαν τοῦ σιδ/μου, ὑποχρεοῦται οὗτος εἰς καταβολὴν πλήρους ἀποζημιώσεως πρὸς τὸν δικαιοῦχον διὰ τὴν ἀποδεικνυομένην ζημίαν. Εἰς περίπτωσιν, ὅμως, βαρείας ἀμελείας ἡ εὐθύνη τοῦ σιδ/μου περιορίζεται εἰς τὴν καταβολὴν τοῦ διπλασίου τῶν ἐν τοῖς ἄρθροις 31, 33, 34, 35 καὶ 36 καθοριζομένων ἀνωτάτων ὁρίων.

Ἄρθρον 38.

Τόκοι τῆς ἀποζημιώσεως. Ἐπιστροφὴ εἰσπραχθεισῶν ἀποζημιώσεων.

§ 1.– Ὁ δικαιοῦχος δύναται νὰ ἀξιώσῃ τόκους ἐπὶ τῆς ἀποζημιώσεως.

Οἱ τόκοι οὗτοι, ὑπολογιζόμενοι πρὸς πέντε τοῖς ἑκατὸν ἐτησίως, ὀφείλονται μόνον ἂν τὸ ποσὸν τῆς ἀποζημιώσεως εἶναι ἀνώτερον τῶν δέκα φράγκων ἀνὰ φορτωτικήν, τρέχουν δὲ ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐν ἄρθρῳ 41 προβλεπομένης ἐξωδίκου αἰτήσεως ἢ, ἂν δὲν ὑπεβλήθη τοιαύτη, ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἀγωγῆς.

Ἂν ὁ δικαιοῦχος δὲν ὑποβάλῃ εἰς τὸν σιδ/μον, ἐντὸς τῆς ὁρισθείσης αὐτῷ εὐλόγου προθεσμίας, τὰ ἀναγκαῖα πρὸς τελικὴν ἐκκαθάρισιν τῆς ἀπαιτήσεώς του δικαιολογητικά, ἡ ροὴ τῶν τόκων ἀναστέλλεται κατὰ τὸ διάστημα ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς ταχθείσης προθεσμίας μέχρι τοῦ χρόνου τῆς πραγματικῆς ὑποβολῆς τῶν δικαιολογητικῶν.

§ 2.—Ἀχρεωστήτως εἰσπραχθεῖσα ἀποζημίωσις εἶναι ἐπιστρεπτέα.

Ἄρθρον 39.

Εὐθύνη τοῦ σιδ/μου διὰ τοὺς ὑπαλλήλους του.

Ὁ σιδ/μος εὐθύνεται διὰ τοὺς ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ του ὑπαλλήλους καὶ δι' ἄλλα πρόσωπα, τὰ ὁποῖα οὗτος χρησιμοποιεῖ πρὸς ἐκτέλεσιν ἀναληφθείσης ὑπ' αὐτοῦ μεταφορᾶς.

Εἰς ἃς, ὅμως, περιπτώσεις, αἰτήσει ἐνδιαφερομένου, οἱ ὑπάλληλοι τοῦ σιδ/μου συμπληρώνουν φορτωτικάς, ἐκτελοῦν μεταφράσεις ἢ παρέχουν ἄλλας ὑπηρεσίας, αἱ ὁποῖαι δὲν ἀπόκεινται εἰς τὸν σιδ/μον, θεωροῦνται ὡς ἐνεργήσαντες ἐν ταῖς περιπτώσεσι ταύταις διὰ λογ/σμὸν τοῦ προσώπου εἰς ὃ παρέσχον τὰς ὑπηρεσίας ταύτας.

Ἄρθρον 40.

Ἐξωσυμβατικαὶ ἀξιώσεις.

Εἰς ὅλας τὰς ὑπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως διεπομένας περιπτώσεις, οἱαδήποτε συναφὴς μὲ τὴν εὐθύνην ἀξίωσις, ἐπὶ οἱασδήποτε νομικῆς βάσεως θεμελιωμένη, εἶναι ἐνασκή-

σιμος κατὰ τοῦ σιδ/μου μόνον ὑπὸ τοὺς ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει προβλεπομένους ὅρους καὶ περιορισμούς.

Τὸ αὐτὸ ἰσχύει καὶ διὰ πᾶσαν ἀξίωσιν κατὰ προσώπων, δι' ἃ ὁ σιδ/μος εὐθύνεται βάσει τοῦ ἄρθρου 39.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙ

Ἐξώδικοι (διοικητικαὶ) αἰτήσεις, Ἀγωγαί. Διαδικασία καὶ παραγραφή.

Ἄρθρον 41.

Ἐξώδικοι (διοικητικαὶ) αἰτήσεις.

§ 1.—Αἱ συναφεῖς μὲ τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς ἐξώδικοι (διοικητικαὶ) αἰτήσεις θὰ ἀπευθύνωνται ἐγγράφως πρὸς τὸν ἐν ἄρθρῳ 43 ὁριζόμενον σιδ/μον.

§ 2.—Τὸ δικαίωμα ὑποβολῆς αἰτήσεως ἀνήκει εἰς τὰ δικαιούμενα, βάσει τοῦ ἄρθρου 42, νὰ ἐναγάγουν τὸν σιδ/μον πρόσωπα.

§ 3.—Ὅταν ἡ αἴτησις ὑποβάλλεται ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως, πρέπει οὗτος νὰ προσαγάγῃ τὸ ἀντίγραφον τῆς φορτωτικῆς. Ἐν ἀδυναμίᾳ προσαγωγῆς τοῦ ἐγγράφου τούτου, μόνον ἐπὶ τῇ πρὸς τοῦτο συναινέσει τοῦ παραλήπτου ἢ ἂν ἀποδεικνύῃ ὅτι ὁ παραλήπτης ἠρνήθη νὰ παραλάβῃ τὴν ἀποστολὴν δύναται ὁ ἀποστολεὺς νὰ ὑποβάλῃ αἴτησιν.

Ὅταν ἡ αἴτησις ὑποβάλλεται ὑπὸ τοῦ παραλήπτου, πρέπει οὗτος νὰ προσαγάγῃ τὴν φορτωτικήν, ἐφ' ὅσον αὕτη παρεδόθη εἰς τοῦτον.

§ 4.—Ἡ φορτωτική, τὸ ἀντίγραφον αὐτῆς καὶ ἄλλα ἔγγραφα, τὰ ὁποῖα ὁ δικαιοῦχος κρίνει σκόπιμον νὰ ἐπισυνάψῃ εἰς τὴν αἴτησίν του, θὰ ὑποβάλλωνται, εἴτε ἐν πρωτοτύπῳ, εἴτε ἐν ἀντιγράφῳ, δεόντως κεκυρωμένῳ εἰς τὴν δευτέραν περίπτωσιν, ἐφ' ὅσον τοῦτο ἤθελε ζητηθῇ ὑπὸ τοῦ σιδ/μου.

Κατὰ τὸν διακανονισμὸν τῆς αἰτήσεως, δύναται ὁ σιδ/μος νὰ ἀξιώσῃ τὴν προσαγωγὴν ἐν πρωτοτύπῳ τῆς φορτωτικῆς, τοῦ ἀντιγράφου αὐτῆς ἢ τοῦ δελτίου ἀποτίσεως πρὸς βεβαίωσιν ἐπὶ τῶν ἐγγράφων τούτων τοῦ διακανονισμοῦ.

Ἄρθρον 42.

Πρόσωπα δικαιούμενα νὰ ἐναγάγουν τὸν σιδ/μον.

§ 1.—Ἡ περὶ ἐπιστροφῆς καταβληθέντος, βάσει τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, ποσοῦ ἀγωγὴ ἀνήκει εἰς μόνον τὸν καταβαλόντα τὸ ποσὸν τοῦτο.

§ 2.—Ἡ σχετικὴ μὲ τὰς ἐν ἄρθρῳ 19 προβλεπομένας ἀποτίσεις ἀγωγὴ ἀνήκει εἰς μόνον τὸν ἀποστολέα.

§ 3.— Αἱ λοιπαὶ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς γεννώμεναι ἀγωγαὶ ἀνήκουν:

α) εἰς τὸν ἀποστολέα μέχρι τοῦ χρόνου ἀναλήψεως τῆς φορτωτικῆς ὑπὸ τοῦ παραλήπτου ἢ ἀσκήσεως ὑπὸ τοῦ τελευταίου τούτου τῶν εἰς τοῦτον ἀναγνωριζομένων, βάσει τοῦ ἄρθρου 16, παρ. 4 ἢ τοῦ ἄρθρου 22, δικαιωμάτων,

β) εἰς τὸν παραλήπτην, ἀφ' ἧς στιγμῆς οὗτος

1ον ἀνέλαβε τὴν φορτωτικὴν

2ον παρέλαβε τὸ ἐμπόρευμα

3ον ἤσκησε τὰ ἀνήκοντα αὐτῷ βάσει τοῦ ἄρθρου 16, παρ. 4, δικαιώματα

4ον ἤσκησε τὰ ἀνήκοντα αὐτῷ, βάσει τοῦ ἄρθρου 22, δικαιώματα.

Τὸ πρὸς ἄσκησιν τῆς ἀγωγῆς δικαίωμα ἀποσβέννυται, ἐν τούτοις, ὅταν τὸ ὑπὸ τοῦ παραλήπτου, συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 22, παρ. 1, στοιχ. γ), ὁρισθὲν πρόσωπον, εἴτε ἀνέλαβε τὴν φορτωτικήν, εἴτε παρέλαβε τὸ ἐμπόρευμα, εἴτε ἤσκησε τὰ ἀνήκοντα αὐτῷ, βάσει τοῦ ἄρθρου 16, παρ. 4, δικαιώματα.

§ 4.— Πρὸς ἄσκησιν τῶν ἀγωγῶν του, ὁ ἀποστολεὺς πρέπει νὰ προσαγάγῃ τὸ ἀντίγραφον τῆς φορτωτικῆς. Ἐν ἀδυναμίᾳ, ὅμως, προσαγωγῆς τοῦ ἐγγράφου τούτου, μόνον ἐπὶ τῇ πρὸς τοῦτο συναινέσει τοῦ παραλήπτου ἢ ἂν ἀποδεικνύῃ ὅτι ὁ παραλήπτης ἠρνήθη νὰ παραλάβῃ τὴν ἀποστολήν, δύναται ὁ ἀποστολεὺς νὰ ἀσκήσῃ τὰς ἀνηκούσας αὐτῷ, βάσει τῆς ἀνωτέρω παρ. 3, στοιχ. α), ἀγωγάς.

Πρὸς ἄσκησιν τῶν ἀγωγῶν του, ὁ παραλήπτης πρέπει νὰ προσαγάγῃ τὴν φορτωτικήν, ἐφ' ὅσον αὕτη παρεδόθη εἰς τοῦτον.

Ἄρθρον 43.

Σιδηροδρομοι, κατὰ τῶν ὁποίων δύναται νὰ ἐγερθῇ ἡ ἀγωγή.

§ 1.—Ἡ ἀγωγὴ πρὸς ἐπιστροφὴν καταβληθέντος, βάσει τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, ποσοῦ δύναται νὰ στραφῇ, εἴτε κατὰ τοῦ εἰσπράξαντος τὸ ποσὸν τοῦτο σιδηροδρόμου, εἴτε κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου ὑπὲρ οὗ εἰσεπράχθη τὸ ποσὸν τοῦτο καθ' ὑπέρβασιν τοῦ κανονικῶς εἰσπρακτέου.

§ 2.—Ἡ ἀγωγὴ σχετικῶς μὲ τὰς ἐν ἄρθρῳ 19 προβλεπομένας ἀποτίσεις δύναται νὰ στραφῇ μόνον κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου ἀποστολῆς.

§ 3.— Αἱ λοιπαὶ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς γεννώμεναι ἀγωγαὶ δύνανται νὰ στραφῶσι μόνον κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου ἀποστολῆς ἢ κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου προορισμοῦ ἢ κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου, ἐπὶ τοῦ ὁποίου προέκυψε τὸ γενεσιουργὸν τῆς ἀγωγῆς γεγονός.

Δύναται, οὐχ' ἧττον, νὰ ἐναχθῇ ὁ σιδηρόδρομος προορισμοῦ, ἔστω καὶ ἂν οὗτος δὲν παρέλαβε τὸ ἐμπόρευμα, οὔτε τὴν φορτωτικήν.

§ 4.—Ἂν ὁ ἐνάγων ἔχῃ δικαίωμα ἐπιλογῆς, μεταξὺ πολλῶν σιδηροδρόμων, τοῦ καθ' οὗ θὰ στραφῇ, τὸ δικαίωμά του τοῦτο ἀποσβέννυται ἀφ' ἧς στιγμῆς ἤγειρεν οὗτος τὴν ἀγωγήν του ἐναντίον ἑνὸς τῶν σιδηροδρόμων τούτων.

§ 5.—Ἡ ἐναγώγιμος ἀξίωσις δύναται νὰ στραφῇ καὶ κατ' ἄλλου σιδηροδρόμου, πλὴν τῶν ἐν ταῖς παραγράφοις 1, 2 καὶ 3 ἀνωτέρω ὁριζομένων, ἐφ' ὅσον αὕτη προτείνεται ἀνταγωγικῶς ἢ κατ' ἔνστασιν εἰς δίκην ἐπὶ κυρίας ἀγωγῆς ἐρειδομένης ἐπὶ τῆς ἰδίας συμβάσεως μεταφορᾶς.

Ἄρθρον 44.

Ἁρμοδιότης.

Ἀγωγαί, ἔχουσαι ἔρεισμα εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν, δύνανται νὰ ἐγερθῶσι μόνον ἐνώπιον τοῦ ἁρμοδίου δικαστηρίου τοῦ εἰς ὃ ἀνήκει ὁ ἐναγόμενος σιδηρόδρομος Κράτους, ἐκτὸς ἂν ἄλλως ὁρίζεται εἰς εἰδικὰς μεταξὺ Κρατῶν συμφωνίας ἢ εἰς τὰς πράξεις ἐκχωρήσεως τῆς ἐκμεταλλεύσεως.

Ἂν μία καὶ ἡ αὐτὴ ἐπιχείρησις ἐκμεταλλεύεται αὐτόνομα δίκτυα εἰς διάφορα Κράτη, ἕκαστον τῶν δικτύων τούτων θεωρεῖται ὡς ἀνεξάρτητος σιδηρόδρομος ἀπὸ ἀπόψεως τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ παρόντος ἄρθρου.

Ἄρθρον 45.

Διαπίστωσις μερικῆς ἀπωλείας ἢ βλάβης τοῦ ἐμπορεύματος.

§ 1.— Εἰς περίπτωσιν μερικῆς ἀπωλείας ἢ βλάβης, τῶν ὁποίων ἡ ὕπαρξις ἀποκαλύπτεται ἢ ἁπλῶς τεκμαίρεται ἀπὸ πλευρᾶς τοῦ σιδηροδρόμου ἢ προτείνεται ἀπὸ πλευρᾶς τοῦ δικαιούχου, ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ συντάξῃ ἀμέσως, εἰ δυνατὸν δὲ ἐπὶ παρουσίᾳ τοῦ δικαιούχου, πρωτόκολλον βεβαιώσεως, ἀναλόγως τοῦ εἴδους τῆς ζημίας, τῆς καταστάσεως τοῦ ἐμπορεύματος, τοῦ βάρους αὐτοῦ καί, εἰ δυνατόν, τῆς ἐκτάσεως τῆς ζημίας, τῆς προκαλεσάσης ταύτην αἰτίας καὶ τοῦ χρόνου καθ' ὃν αὕτη προέκυψε.

Ἀντίγραφον τοῦ πρωτοκόλλου τούτου δίδεται δωρεὰν εἰς τὸν δικαιοῦχον.

§ 2.—Ἂν ὁ δικαιοῦχος δὲν ἀναγνωρίζῃ τὰς διαπιστώσεις τοῦ πρωτοκόλλου, δύναται οὗτος νὰ ζητήσῃ δικαστικὴν βεβαίωσιν τῆς καταστάσεως καὶ τοῦ βάρους τοῦ ἐμπορεύματος ὡς καὶ τῶν αἰτίων καὶ τοῦ ποσοῦ τῆς ζημίας. Ἡ ἐν προκειμένῳ διαδικασία ὑπόκειται εἰς τοὺς Νόμους καὶ Κανονισμοὺς τοῦ Κράτους ὅπου γίνεται ἡ δικαστικὴ βεβαίωσις.

Ἄρθρον 46.

Ἀπόσβεσις τῆς κατὰ τοῦ σιδ/μου ἀγωγῆς.

§ 1.—Ἡ ὑπὸ τοῦ δικαιούχου παραλαβὴ τοῦ ἐμπορεύματος ἐπάγεται ἀπόσβεσιν πάσης κατὰ τοῦ σιδ/μου ἀξιώσεως ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς δι' ὑπέρβασιν τῆς προθεσμίας παραδόσεως, μερικὴν ἀπώλειαν ἢ βλάβην.

§ 2.— Δὲν ἀποσβέννυται, ὅμως, ἡ ἀξίωσις ἐπὶ τῶν κάτωθι περιπτώσεων:

α) ἂν ὁ δικαιοῦχος ἀποδεικνύῃ ὅτι ἡ ζημία προῆλθεν ἐκ δόλου ἢ βαρείας ἀμελείας τοῦ σιδ/μου,

β) ἂν ἡ περὶ ὑπερβάσεως τῆς προθεσμίας παραδόσεως ἀξίωσις προεβλήθη δι' ἐξωδίκου αἰτήσεως πρὸς ἕνα τῶν ἐν ἄρθρῳ 43, παρ. 3 ὁριζομένων σιδ/μων ἐντὸς προθεσμίας οὐχὶ ἀνωτέρας τῶν ἑξήκοντα ἡμερῶν, μὴ συμπεριλαμβανομένης εἰς ταύτην τῆς ἡμέρας καθ' ἣν τὸ ἐμπόρευμα παρελήφθη ὑπὸ τοῦ δικαιούχου,

γ) ἂν ὑπεβλήθη ἐξώδικος αἴτησις διὰ μερικὴν ἀπώλειαν ἢ βλάβην, ὑπὸ τὰς ἑξῆς προϋποθέσεις:

1ον ὅτι ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη διεπιστώθησαν, συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 45, πρὸ τῆς ὑπὸ τοῦ δικαιούχου παραλαβῆς τοῦ ἐμπορεύματος,

2ον ὅτι ἡ διαπίστωσις, ἡ ὁποία ἔδει νὰ γίνῃ συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 45, παρελείφθη ἐκ πταίσματος τοῦ σιδ/μου,

δ) ἂν ὑπεβλήθη ἐξώδικος αἴτησις διὰ μὴ ἐμφανεῖς βλάβας, ὧν ἡ ὕπαρξις διαπιστοῦται μετὰ τὴν παραλαβὴν τοῦ ἐμπορεύματος ὑπὸ τοῦ δικαιούχου, ὑπὸ τὴν διττὴν κατωτέρω προϋπόθεσιν:

1ον ὅτι ἀμέσως μετὰ τὴν ἀποκάλυψιν τῆς ζημίας, τὸ βραδύτερον δὲ ἐντὸς ἑπτὰ ἡμερῶν ἀπὸ τῆς παραλαβῆς τοῦ ἐμπορεύματος ὑπεβλήθη ὑπὸ τοῦ δικαιούχου αἴτησις διαπιστώσεως κατὰ τὸ ἄρθρον 45.

Ἂν ἡ λῆξις τῆς προθεσμίας ταύτης συμπίπτῃ πρὸς Κυριακὴν ἢ ἄλλην ἡμέραν νομίμου ἀργίας, ἡ λῆξις ἀναβάλλεται μέχρι τῆς ἑπομένης ἐργασίμου ἡμέρας.

2ον ὅτι ὁ δικαιοῦχος ἀποδεικνύει ὅτι ἡ ζημία προέκυψεν εἰς χρόνον μεταξὺ τῆς παραλαβῆς πρὸς μεταφορὰν καὶ τῆς παραδόσεως.

§ 3.—Ἂν τὸ ἐμπόρευμα ἐπαναπεστάλη κατὰ τοὺς ἐν τῷ ἄρθρῳ 29, παρ. 1, προβλεπομένους ὅρους, αἱ περὶ ἀποζημιώσεως ἀξιώσεις διὰ μερικὴν ἀπώλειαν ἢ βλάβην, αἱ γεννηθεῖσαι ἐκ μιᾶς τῶν προγενεστέρων συμβάσεων μεταφορᾶς, ἀποσβέννυνται ὡς νὰ ἐπρόκειτο περὶ μιᾶς ἐνιαίας συμβάσεως.

Ἄρθρον 47.

Παραγραφὴ τῆς ἀξιώσεως.

§ 1.— Πᾶσα ἀξίωσις ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς παραγράφεται μετὰ παρέλευσιν ἔτους.

Διὰ τὰς κάτωθι, ὅμως, μνημονευομένας ἀξιώσεις ἡ παραγραφὴ εἶναι διετής:

α) διὰ τὴν ἀξίωσιν περὶ πληρωμῆς ἀποτίσεως εἰσπραχθείσης ὑπὸ τοῦ σιδ/μου ἀπὸ τὸν παραλήπτην,

β) διὰ τὴν ἀξίωσιν περὶ πληρωμῆς τοῦ προϊόντος διενεργηθείσης ὑπὸ τοῦ σιδ/μου ἐκποιήσεως,

γ) δι' ἀξίωσιν ἔχουσαν ὡς βάσιν προκύψασαν ἐκ δόλου ζημίαν,

δ) δι' ἀξίωσιν ἔχουσαν ἔρεισμα εἰς ἀπάτην,

ε) δι' ἀξίωσιν ἔχουσαν ἔρεισμα εἰς προηγηθεῖσαν σύμβασιν μεταφορᾶς εἰς τὴν ἐν ἄρθρῳ 29, παρ. 1 προβλεπομένην περίπτωσιν ἐπαναποστολῆς.

§ 2.—Ἡ παραγραφὴ ἀρχίζει νὰ τρέχῃ:

α) διὰ τὰς ἀξιώσεις ἀποζημιώσεως λόγῳ ὑπερβάσεως τῆς προθεσμίας παραδόσεως, μερικῆς ἀπωλείας ἢ βλάβης τοῦ ἐμπορεύματος: ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς παραδόσεως,

β) διὰ τὰς ἀξιώσεις ἀποζημιώσεως συνεπείᾳ ὁλικῆς ἀπωλείας: ἀπὸ τῆς τριακοστῆς ἡμέρας μετὰ τὴν πάροδον τῆς προθεσμίας παραδόσεως,

γ) διὰ τὰς ἀξιώσεις περὶ πληρωμῆς μὴ καταβληθέντων ἢ ἐπιστροφῆς καταβληθέντων κομίστρων, προσθέτων ἢ ἄλλων τελῶν ἢ προστίμων ἢ διὰ τὰς ἀξιώσεις περὶ διορθώσεως εἰς περιπτώσεις ἀντικανονικῆς ἐφαρμογῆς τοῦ τιμολογίου ἢ ὑπολογιστικοῦ λάθους, κατὰ τὴν κάτωθι διάκρισιν:

1ον ἂν ἐγένετο πληρωμή: ἀπὸ τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ἐγένετο αὕτη

2ον ἂν δὲν ἐγένετο πληρωμή: ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς πρὸς μεταφορὰν παραλαβῆς τοῦ ἐμπορεύματος, ἐφ' ὅσον ἡ πληρωμὴ βαρύνει τὸν ἀποστολέα ἢ ἀφ' ἧς ἡμέρας ὁ παραλήπτης ἀνέλαβε τὴν φορτωτικήν, ἐφ' ὅσον οὗτος βαρύνεται μὲ τὴν πληρωμήν

3ον προκειμένου περὶ ποσῶν περιληφθέντων εἰς δελτίον προπληρωμῆς: ἀφ' ἧς ἡμέρας ὁ σιδ/μος παρέδωκεν εἰς τὸν ἀποστολέα τὸν ἐν ἄρθρῳ 17, παρ. 7. προβλεπόμενον λογαριασμὸν δαπανῶν. Ἂν δὲν ἐγένετο παράδοσις λογ/σμοῦ, ἡ προθεσμία διὰ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ σιδ/μου ἄρχεται: ἀπὸ τῆς τριακοστῆς ἡμέρας μετὰ τὴν λῆξιν τῆς προθεσμίας παραδόσεως,

δ) διὰ τὰς ἀξιώσεις τοῦ σιδ/μου περὶ ἐπιστροφῆς ποσοῦ καταβληθέντος ὑπὸ τοῦ παραλήπτου ἀντὶ τοῦ ἀποστολέως ἢ ἀντιστρόφως καὶ τὸ ὁποῖον ποσὸν ὁ σιδ/μος ὑποχρεοῦται νὰ ἀποδώσῃ εἰς τὸν δικαιοῦχον: ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς ὑποβολῆς τῆς αἰτήσεως ἐπιστροφῆς,

ε) διὰ τὰς ἀξιώσεις σχετικῶς μὲ τὰς ἐν ἄρθρῳ 19 προβλεπομένας ἀποτίσεις: ἀπὸ τῆς τριακοστῆς ἡμέρας μετὰ τὴν λῆξιν τῆς προθεσμίας παραδόσεως,

στ) διὰ τὰς ἀξιώσεις περὶ πληρωμῆς τοῦ προϊόντος διενεργηθείσης ἐκποιήσεως: ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς ἐκποιήσεως,

ζ) διὰ τὰς ἀξιώσεις περὶ πληρωμῆς συμπληρώματος τέλους τῆς τελωνειακῆς ἢ ἄλλης διοικητικῆς Ἀρχῆς: ἀπὸ τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ἐζητήθη ἡ πληρωμὴ ὑπὸ τῆς τελωνειακῆς ἢ ἄλλης διοικητικῆς Ἀρχῆς,

η) διὰ πᾶσαν ἄλλην ἀξίωσιν: ἀφ' ἧς ἡμέρας εἶναι ἐνασκήσιμον τὸ ἀντίστοιχον δικαίωμα.

Ἡ διὰ τὴν ἔναρξιν τῆς παραγραφῆς ὁριζομένη ἡμέρα οὐδέποτε συνυπολογίζεται ἐν τῇ προθεσμίᾳ παραγραφῆς.

§ 3.—Ἂν ἡ ἀξίωσις προεβλήθη δι' ἐξωδίκου αἰτήσεως, κατὰ τὸ ἄρθρον 41, ἡ παραγραφὴ ἀναστέλλεται μέχρι τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ὁ σιδ/μος ἤθελεν ἀπορρίψῃ ἐγγράφως τὴν αἴτησιν καὶ ἐπιστρέψῃ τὰ προσηρτημένα εἰς ταύτην δικαιολογητικά. Ἂν ἡ αἴτησις ἐγένετο μερικῶς δεκτή, ἡ παραγραφὴ ἀρχίζει καὶ πάλιν νὰ τρέχῃ διὰ τὸ ὑπόλοιπον ἐπίδικον τμῆμα τῆς αἰτήσεως. Ἡ ἀπόδειξις τοῦ γεγονότος τῆς λήψεως τῆς αἰτήσεως ἢ τῆς ἀπαντήσεως καὶ τῆς ἐπιστροφῆς τῶν διὰ τῆς αἰτήσεως ὑποβληθέντων δικαιολογητικῶν βαρύνει τὸν ἐπικαλούμενον τὰ περιστατικὰ ταῦτα.

Μεταγενέστεραι αἰτήσεις ἐπὶ τοῦ ἰδίου ἀντικειμένου δὲν ἀναστέλλουν τὴν παραγραφήν.

§ 4.—Ἡ παραγραφεῖσα ἀξίωσις δὲν δύναται πλέον νὰ προταθῇ οὔτε ἀνταγωγικῶς, οὔτε κατ' ἔνστασιν.

§ 5.—Τηρουμένων τῶν ἀνωτέρω διατάξεων, ἡ ἀναστολὴ καὶ ἡ διακοπὴ τῆς παραγραφῆς ρυθμίζεται ὑπὸ τῶν ἐν τῷ Κράτει ὅπου ἐγείρεται ἡ ἀγωγὴ ἰσχυόντων Νόμων καὶ Κανονισμῶν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙΙ

Διακανονισμὸς τῶν λογ/σμῶν. Ἀναγωγαὶ τῶν σιδ/μων κατ' ἀλλήλων.

Ἄρθρον 48.

Διακανονισμὸς τῶν μεταξὺ τῶν σιδ/μων λογ/σμῶν.

§ 1.—Ὁ εἰσπράξας, εἴτε κατὰ τὴν ἀποστολήν, εἴτε κατὰ τὴν ἄφιξιν, τὰ τέλη καὶ ἄλλα ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς προκύπτοντα ποσὰ σιδ/μος ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλῃ εἰς τοὺς ἄλλους ἐνδιαφερομένους σιδ/μους τὸ ἀνῆκον αὐτοῖς μέρος ἐπὶ τῶν ἐν λόγῳ τελῶν καὶ ποσῶν.

Αἱ διατυπώσεις πληρωμῆς καθορίζονται διὰ συμφωνιῶν συναπτομένων μεταξὺ τῶν σιδ/μων.

§ 2.— Διατηρουμένων ἀθίκτων τῶν κατὰ τοῦ ἀποστολέως δικαιωμάτων του, ὁ σιδ/μος ἀποστολῆς εὐθύνεται διὰ τὰ κόμιστρα καὶ λοιπὰ τέλη, τὰ ὁποῖα παρέλειψεν ἐνδεχομένως νὰ εἰσπράξῃ ἐνῷ ὁ ἀποστολεὺς εἶχεν ἀναλάβει, βάσει τῆς φορτωτικῆς, τὴν πληρωμὴν τούτων.

§ 3.—Ἂν ὁ σιδ/μος προορισμοῦ παραδώσῃ τὸ ἐμπόρευμα χωρὶς νὰ εἰσπράξῃ τὰ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς προκύπτοντα τέλη καὶ ἄλλα ποσὰ εὐθύνεται ἔναντι τῶν προηγουμένων σιδ/μων καὶ τῶν ἄλλων ἐνδιαφερομένων.

§ 4.—Ἐν ἀδυναμίᾳ πληρωμῆς ἑνὸς ἐκ τῶν σιδ/μων, διαπιστωθείσῃ ὑπὸ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου τῶν διεθνῶν μεταφορῶν, κατ' αἴτησιν ἑνὸς ἐκ τῶν πιστωτῶν σιδ/μων, αἱ ἐντεῦθεν συνέπειαι βαρύνουν τοὺς λοιποὺς συμπράξαντας εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῆς μεταφορᾶς σιδ/μους κατὰ λόγον τῆς ἐπὶ τῶν κομίστρων μερίδος αὐτῶν.

Διατηρεῖται, ὅμως, τὸ δικαίωμα τούτων ἀναγωγῆς κατὰ τοῦ σιδ/μου, τοῦ ὁποίου διεπιστώθη ἡ πρὸς πληρωμὴν ἀδυναμία.

Ἄρθρον 49.

Ἀναγωγὴ ἐπὶ ἀποζημιώσεως δι' ἀπώλειαν ἢ βλάβην.

§ 1.—Ὁ βάσει τῶν διατάξεων τῆς παρούσης Συμβάσεως καταβαλὼν ἀποζημίωσιν δι' ὁλικὴν ἢ μερικὴν ἀπώλειαν ἢ βλάβην σιδ/μος δικαιοῦται νὰ ἀσκήσῃ ἀναγωγὴν κατὰ τῶν λοιπῶν συμπραξάντων εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῆς μεταφορᾶς σιδ/μων συμφώνως πρὸς τὰς κάτωθι διατάξεις:

α) ὁ προκαλέσας τὴν ζημίαν σιδ/μος εἶναι μοναδικῶς ὑπεύθυνος δι' αὐτήν,

β) ἂν ἡ ζημία προεκλήθη ὑπὸ πολλῶν σιδ/μων, ἕκαστος τούτων εὐθύνεται διὰ τὴν ὑπ' αὐτοῦ προκληθεῖσαν ζημίαν. Ἂν ἡ διάκρισις, ἐν δεδομένῃ περιπτώσει, ἀποβαίνῃ ἀδύνατος, ἡ πρὸς ἀποζημίωσιν ὑποχρέωσις ἐπιμερίζεται μεταξὺ τούτων συμφώνως πρὸς τὰς κάτωθι ὑπὸ στοιχ. γ) διαγραφομένας ἀρχάς,

γ) ἂν ἀποβαίνῃ ἀδύνατον, ἐν δεδομένῃ περιπτώσει, νὰ ἀποδειχθῇ ὅτι ἡ ζημία προεκλήθη ὑπὸ ἑνὸς ἢ πολλῶν σιδ/μων, τὸ ποσὸν τῆς ὀφειλομένης ἀποζημιώσεως κατανέμεται μεταξὺ ὅλων τῶν εἰς τὴν μεταφορὰν συμπραξάντων σιδ/μων, πλὴν ἐκείνων οἵτινες ἤθελον ἀποδείξῃ ὅτι ἡ ζημία δὲν προέκυψεν ἐπὶ τῶν γραμμῶν των. Ἡ κατανομὴ γίνεται ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὸν ἀριθμὸν χιλιομέτρων τῶν ἀποστάσεων, βάσει τῶν ὁποίων ἐγένετο ἡ τιμολόγησις.

§ 2.— Εἰς περίπτωσιν ἀφερεγγυότητος ἑνὸς τῶν σιδ/μων, τὸ βαρῦνον αὐτὸν καὶ μὴ καταβληθὲν ὑπ' αὐτοῦ μερίδιον κατανέμεται μεταξὺ τῶν λοιπῶν συμμετασχόντων εἰς τὴν μεταφορὰν σιδηροδρόμων ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὸν ἀριθμὸν χιλιομέτρων τῶν ἀποστάσεων, βάσει τῶν ὁποίων ἐγένετο ἡ τιμολόγησις.

Ἄρθρον 50

Ἀναγωγὴ ἐπὶ ἀποζημιώσεως δι' ὑπέρβασιν τῆς προθεσμίας παραδόσεως.

§ 1.— Οἱ ἐν ἄρθρῳ 49 διαγραφόμενοι κανόνες ἔχουν ἐφαρμογὴν καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ἀποζημιώσεως καταβληθείσης δι' ὑπέρβασιν τῆς προθεσμίας παραδόσεως. Ἂν ἡ ὑπέρβασις τῆς προθεσμίας παραδόσεως προῆλθεν ἐξ ἀνωμαλιῶν διαπιστωθεισῶν ἐπὶ πολλῶν σιδηροδρόμων, ἡ ἀποζημίωσις κατανέμεται μεταξὺ τῶν σιδηροδρόμων τούτων κατ' ἀναλογίαν πρὸς τὴν διάρκειαν τῆς καθυστερήσεως ἐπὶ τῶν οἰκείων δικτύων των.

§ 2.— Αἱ ἐν ἄρθρῳ 11 καθοριζόμεναι προθεσμίαι παραδόσεως κατανέμονται μεταξὺ τῶν συμπραξάντων εἰς δεδομένην μεταφορὰν σιδηροδρόμων ὡς κάτωθι:

α) μεταξὺ δύο γειτονικῶν σιδηροδρόμων:

1ον ἡ προθεσμία ἀποστολῆς καταμερίζεται ἐξ ἴσου μεταξὺ τοῦ σιδηροδρόμου ἀποστολῆς καὶ τοῦ σιδηροδρόμου προορισμοῦ,

2ον ἡ προθεσμία μεταφορᾶς κατανέμεται ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὸν ἀριθμὸν χιλιομέτρων τῆς ἀποστάσεως, ἐφ' ἧς ἐγένετο ἡ τιμολόγησις εἰς ἑκάτερον τῶν σιδηροδρόμων,

β) μεταξὺ τριῶν ἢ περισσοτέρων σιδηροδρόμων:

1ον ἡ προθεσμία ἀποστολῆς καταμερίζεται ἐξ ἴσου μεταξὺ τοῦ σιδηροδρόμου ἀποστολῆς καὶ τοῦ σιδηροδρόμου προορισμοῦ,

2ον τὸ τρίτον τῆς προθεσμίας μεταφορᾶς κατανέμεται κατ' ἴσα μέρη μεταξὺ ὅλων τῶν συμπραξάντων εἰς τὴν μεταφορὰν σιδηροδρόμων,

3ον τὰ δύο ἄλλα τρίτα τῆς προθεσμίας μεταφορᾶς κατανέμονται ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὸν ἀριθμὸν χιλιομέτρων τῆς ἀποστάσεως, ἐφ' ἧς ἐγένετο ἡ τιμολόγησις εἰς ἕκαστον τῶν σιδηροδρόμων.

§ 3.— Αἱ συμπληρωματικαὶ προθεσμίαι, εἰς ἃς δικαιοῦται ὡρισμένος σιδηρόδρομος, παρέχονται εἰς τὸν σιδηρόδρομον τοῦτον.

§ 4.—Ὁ διαρρεύσας χρόνος μεταξὺ τῆς παραδόσεως τοῦ ἐμπορεύματος εἰς τὸν σιδηρόδρομον καὶ τῆς ἐνάρξεως τῆς προθεσμίας ἀποστολῆς παρέχεται ἀποκλειστικῶς εἰς τὸν σιδηρόδρομον τοῦτον.

§ 5.—Ἡ προαναφερομένη κατανομὴ ἐφαρμόζεται εἰς μόνην τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν δὲν ἐτηρήθη ἡ προθεσμία παραδόσεως ἐν τῇ συνόλῳ της.

Ἄρθρον 51.

Διαδικασία ἀναγωγῆς.

§ 1.—Ὁ σιδηρόδρομος, καθ' οὗ ἀσκεῖται ἀναγωγή, ἐκ τῶν ἐν τοῖς ἄρθροις 49 καὶ 50 προβλεπομένων, ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει δικαιοῦται νὰ ἀμφισβητήσῃ τὴν νομιμότητα τῆς γενομένης πληρωμῆς ὑπὸ τοῦ ἀσκοῦντος τὴν ἀναγωγὴν σιδηροδρόμου, ἐφ' ὅσον ἡ ἀποζημίωσις αὕτη καθωρίσθη ὑπὸ τῆς δικαστικῆς Ἀρχῆς μετὰ τὴν νομίμως γενομένην πρὸς αὐτὸν ἀνακοίνωσιν μετὰ προσεπικλήσεως, διὰ τῆς ὁποίας καθίστατο εἰς τοῦτον δυνατὸν νὰ παρέμβῃ ἐν τῇ δίκῃ. Ὁ ἐπιληφθεὶς τῆς κυρίας ἀγωγῆς δικαστὴς ὁρίζει, κατὰ τὰς συντρεχούσας πραγματικὰς περιστάσεις, τὰς προθεσμίας αἱ ὁποῖαι τάσσονται διὰ τὴν ἀνακοίνωσιν καὶ τὴν παρέμβασιν.

§ 2.—Ὁ προτιθέμενος νὰ ἀσκήσῃ ἀναγωγὴν σιδηρόδρομος ὀφείλει νὰ ὑποβάλῃ κοινὴν αἴτησιν ἐν μιᾷ καὶ τῇ αὐτῇ δίκῃ καθ' ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων σιδηροδρόμων, μεθ' ὧν δὲν προῆλθεν εἰς συμβιβασμόν, ἐπὶ ποινῇ ἀπωλείας τῆς ἀναγωγῆς του κατ' ἐκείνων οὓς δὲν ἤθελε κλητεύσει.

§ 3.— Τὸ δικαστήριον ὀφείλει νὰ ἀποφασίσῃ διὰ μιᾶς καὶ τῆς αὐτῆς ἀποφάσεως ἐφ' ὅλων τῶν ἐνώπιόν του εἰσαχθεισῶν ἀναγωγῶν.

§ 4.— Οἱ καθ' ὧν ἠσκήθη ἀναγωγὴ σιδηρόδρομοι δὲν δύνανται νὰ ἀσκήσουν μεταγενεστέρως ἄλλην ἀναγωγήν.

§ 5.— Δὲν ἐπιτρέπεται νὰ εἰσαχθῶσιν ἀναγωγαὶ περὶ διασφαλίσεως τοῦ ἀντικειμένου αὐτῶν εἰς δίκην ἐπὶ κυρίας ἀγωγῆς περὶ ἀποζημιώσεως.

Ἄρθρον 52.

Ἁρμοδιότης διὰ τὰς ἀναγωγάς.

§ 1.— Τὸ δικαστήριον τῆς ἕδρας τοῦ σιδηροδρόμου, καθ' οὗ ἀσκεῖται ἀναγωγή, εἶναι ἀποκλειστικῶς ἁρμόδιον δι' ὅλας τὰς ἀναγωγάς.

§ 2. —Ἐφ' ὅσον ἡ ἀναγωγὴ στρέφεται κατὰ πολλῶν σιδηροδρόμων, ὁ ἀσκῶν ταύτην σιδηρόδρομος δικαιοῦται νὰ ἐπιλέξῃ, μεταξὺ τῶν κατὰ τὴν παρ. 1 ἁρμοδίων δικαστηρίων, τοῦ εἰς ὃ θὰ εἰσαγάγῃ τὴν ἀναγωγήν του.

Ἄρθρον 53.

Συμφωνίαι σχετικῶς μὲ τὰς ἀναγωγάς.

Οἱ σιδηρόδρομοι δύνανται διὰ συμφωνιῶν νὰ καθιερώσουν παρεκκλίσεις ἀπὸ τῶν ἐν τῷ Κεφαλαίῳ ΙΙΙ τιθεμένων κανόνων ἐν σχέσει μὲ τὰς ἀναγωγάς.

ΜΕΡΟΣ ΙΥ

ΔΙΑΦΟΡΟΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Ἄρθρον 54.

Ἐφαρμογὴ τοῦ ἐσωτερικοῦ δικαίου.

Ἐν ἐλλείψει σχετικῶν διατάξεων ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει, ἐν ταῖς, κατὰ τὸ ἄρθρον 60, παρ. 4, εἰδικαῖς διατάξεσιν, ἐν ταῖς, κατὰ τὸ ἄρθρον 60, παρ. 5, συμπληρωματικαῖς διατάξεσιν καὶ ἐν τοῖς διεθνέσι τιμολογίοις, ἐφαρμογὴν ἔχουν αἱ ἐν ἑκάστῳ Κράτει ἰσχύουσαι συναφῶς μὲ τὴν μεταφορὰν διατάξεις τῶν ἐσωτερικῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν.

Ἄρθρον 55.

Γενικοὶ κανόνες διαδικασίας.

Δι' ὅλας τὰς διαφοράς, εἰς ἃς παρέχουν ἀφορμὴν αἱ εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν ὑπαγόμεναι μεταφοραί, ἡ ἀκολουθητέα διαδικασία εἶναι ἡ τοῦ ἁρμοδίου διὰ τὴν ἐπίλυσιν τούτων δικαστηρίου, τηρουμένων ὁπωσδήποτε τῶν ἐν τῇ Συμβάσει περιλαμβανομένων ἀντιθέτων διατάξεων.

Ἄρθρον 56.

Ἐκτέλεσις τῶν ἀποφάσεων. Κατασχέσεις καὶ ἐγγυήσεις.

§ 1.—Ὅταν αἱ ἀποφάσεις τοῦ ἁρμοδίου δικαστηρίου, ἐκδοθεῖσαι κατὰ τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, κατ' ἀντιμωλίαν ἢ κατ' ἐρήμην τῶν διαδίκων, καταστῶσιν

ἐκτελεσταὶ κατὰ τοὺς ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου τούτου ἐφαρμοσθέντας νόμους, καθίστανται αὗται ἐκτελεσταὶ καὶ ἐν ἑκάστῳ τῶν λοιπῶν συμβεβλημένων Κρατῶν εὐθὺς μετὰ τὴν πλήρωσιν τῶν καθωρισμένων ἐν τῷ Κράτει τούτῳ διατυπώσεων. Κατ' οὐσίαν ἀναθεώρησις τῆς ὑποθέσεως δὲν ἐπιτρέπεται.

Ἡ παροῦσα διάταξις δὲν ἐφαρμόζεται ἐπὶ προσωρινῶς ἐκτελεστῶν ἀποφάσεων, οὔτε ἐπὶ ἀποφάσεων, δι' ὧν καταλογίζεται ἀποζημίωσις, πέραν τῆς δικαστικῆς δαπάνης, εἰς βάρος τοῦ ἐνάγοντος κατ' ἀκολουθίαν τῆς ἀπορρίψεως τῆς ἀγωγῆς του.

§ 2. — Αἱ ἐκ διεθνοῦς μεταφορᾶς γεννώμεναι ἀπαιτήσεις ὑπὲρ ὡρισμένου σιδηροδρόμου ἔναντι ἄλλου σιδηροδρόμου, μὴ ἀνήκοντος εἰς τὸ αὐτό, εἰς ὃ καὶ ὁ πρῶτος, Κράτος, δύνανται νὰ ὑπαχθῶσιν εἰς κατάσχεσιν ἐπὶ τῇ βάσει καὶ μόνον ἀποφάσεως ἐκδιδομένης ὑπὸ τῆς δικαστικῆς Ἀρχῆς τοῦ Κράτους εἰς ὃ ἀνήκει ὁ ἐπ' ὀνόματι τοῦ ὁποίου φέρονται αἱ ἀπαιτήσεις αὗται σιδηρόδρομος.

§ 3.— Τὸ τροχαῖον σιδηροδρομικὸν ὑλικὸν ὡς καὶ τὰ πάσης φύσεως ἀντικείμενα, τὰ χρησιμεύοντα εἰς τὴν μεταφορὰν καὶ ἀνήκοντα εἰς τὸν σιδηρόδρομον, ὡς ἐμπορευματοκιβώτια, ἐξαρτήματα φορτώσεως, ἀδιάβροχα καλύμματα κλπ., δὲν ὑπόκεινται εἰς κατάσχεσιν ἐπὶ τῆς ἐδαφικῆς περιοχῆς Κράτους, ἄλλου ἀπὸ ἐκεῖνο εἰς ὃ ἀνήκει ὁ εἰς οὗ τὴν κυριότητα ἀνήκουν τὰ ἀντικείμενα ταῦτα σιδηρόδρομος, εἰ μὴ μόνον βάσει ἀποφάσεως ἐκδιδομένης ὑπὸ τῆς δικαστικῆς Ἀρχῆς τοῦ τελευταίου τούτου κράτους.

Ἰδιωτικὰ φορτηγὰ ὀχήματα ὡς καὶ τὰ ἐν αὐτοῖς περιλαμβανόμενα καὶ διὰ τὴν μεταφορὰν χρησιμοποιούμενα πάσης φύσεως ἀντικείμενα, ἀνήκοντα δὲ εἰς τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ φορτηγοῦ ὀχήματος, δὲν ὑπόκεινται εἰς κατάσχεσιν ἐπὶ τῆς ἐδαφικῆς περιοχῆς Κράτους, ἄλλου ἀπὸ ἐκεῖνο εἰς ὃ ἔχει τὴν κατοικίαν του ὁ ἰδιοκτήτης, εἰ μὴ μόνον δυνάμει ἀποφάσεως τῆς δικαστικῆς Ἀρχῆς τοῦ τελευταίου τούτου Κράτους.

§ 4.—Ἐπὶ ἀγωγῶν ἐκ συμβάσεων διεθνοῦς μεταφορᾶς δὲν δύναται νὰ ζητηθῇ ἡ παροχὴ ἐγγυήσεως πρὸς διασφάλισιν τῆς πληρωμῆς τῶν δικαστικῶν δαπανῶν.

Ἄρθρον 57.

Νομισματικὴ μονάς. Τιμὴ μετατροπῆς ἢ ἀποδοχῆς ξένων νομισμάτων.

§ 1.— Τὰ ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει ἢ ἐν τοῖς Παραρτήμασιν αὐτῆς εἰς φράγκα ἐνδεικνυόμενα ποσὰ θεωροῦνται ἀναφερόμενα εἰς χρυσοῦν φράγκον βάρους 10/31 τοῦ γραμμαρίου καὶ τίτλου καθαρότητος 0,900.

§ 2.—Ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται εἰς δημοσίευσιν τῶν τιμῶν, βάσει τῶν ὁποίων ἐνεργεῖ τὴν μετατροπὴν εἰς τὸ ἐγχώριον νόμισμα ποσῶν ἐκφραζομένων εἰς ξένας νομισματικὰς μονάδας (τιμὴ μετατροπῆς).

§ 3.—Ὑποχρεοῦται ὡσαύτως ὁ σιδηρόδρομος, ὅστις ἀποδέχεται τὴν πληρωμὴν εἰς ξένα νομίσματα, νὰ δημοσιεύῃ τὰς τιμὰς εἰς ἃς ἀποδέχεται τὰ νομίσματα ταῦτα (τιμὴ ἀποδοχῆς).

Ἄρθρον 58.

Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν διεθνῶν διὰ σιδηροδρόμων μεταφορῶν.

§ 1.— Πρὸς διευκόλυνσιν καὶ ἐξασφάλισιν τῆς ἐκτελέσεως τῆς παρούσης Συμβάσεως ἱδρύεται Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν διεθνῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν ἔχον ἀποστολήν:

α) νὰ δέχηται τὰς ἀνακοινώσεις ἑκάστου τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν καὶ ἑκάστου τῶν ἐνδιαφερομένων σιδηροδρόμων καὶ νὰ γνωστοποιῇ ταύτας εἰς τὰ ἄλλα Κράτη καὶ σιδηροδρόμους,

β) νὰ συγκεντρώνῃ, συντονίζῃ καὶ δημοσιεύῃ τὰς πάσης φύσεως πληροφορίας αἱ ὁποῖαι ἐνδιαφέρουν τὴν ὑπηρεσίαν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν.

γ) νὰ διευκολύνῃ τὰς ἀναγκαίας διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν οἰκονομικὰς σχέσεις μεταξὺ τῶν διαφόρων σιδηροδρόμων καὶ τὴν εἴσπραξιν ἐκκρεμῶν ἀπαιτήσεων καὶ νὰ ἐξασφαλίζῃ ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ταύτης τὴν σταθερότητα τῶν ἀμοιβαίων σχέσεων τῶν σιδηροδρόμων,

δ) νὰ ἐπιχειρῇ, ἐπὶ τῇ αἰτήσει συμβεβλημένου Κράτους ἢ μεταφορικῆς ἐπιχειρήσεως, ἧς αἱ γραμμαὶ εἶναι ἐγγεγραμμέναι εἰς τὸν ἐν ἄρθρῳ 59 προβλεπόμενον πίνακα, συμβιβασμόν, εἴτε διὰ τῆς προσφορᾶς τῶν ὑπηρεσιῶν ἢ τῆς μεσολαβήσεώς του, εἴτε καθ' οἱονδήποτε ἄλλον τρόπον, πρὸς διακανονισμὸν διαφορῶν μεταξὺ τῶν ρηθέντων Κρατῶν ἢ ἐπιχειρήσεων συναφῶς μὲ τὴν ἑρμηνείαν ἢ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως,

ε) νὰ ἐκδίδῃ κατ' αἴτησιν τῶν ἀντιδικούντων μερῶν—Κρατῶν, μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων ἢ πελατῶν — συμβουλευτικὰς γνωματεύσεις ἐπὶ διαφορῶν συναφῶς μὲ τὴν ἑρμηνείαν ἢ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως,

στ) νὰ συμπράττῃ εἰς τὸν διαιτητικὸν διακανονισμὸν διαφορῶν συναφῶς μὲ τὴν ἑρμηνείαν ἢ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως,

ζ) νὰ εἰσηγῆται τὰς αἰτήσεις τροποποιήσεων τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ νὰ προτείνῃ, συντρεχούσης περιπτώσεως, τὴν σύγκλησιν τῶν ἐν ἄρθρῳ 69 προβλεπομένων διασκέψεων.

§ 2.— Εἰδικὸς Κανονισμός, ἀποτελῶν τὸ Παράρτημα II τῆς παρούσης Συμβάσεως, καθορίζει τὴν ἕδραν, τὴν σύνθεσιν καὶ τὴν ὀργάνωσιν τοῦ Γραφείου τούτου ὡς καὶ τὰ πρὸς ἄσκησιν τῆς δράσεώς του μέσα. Καθορίζονται, ἐξ ἄλλου, ἐν τῷ Κανονισμῷ τούτῳ οἱ ὅροι λειτουργίας τοῦ ἐν λόγῳ Γραφείου καὶ τῆς ἐπ' αὐτοῦ ἐποπτείας.

Ἄρθρον 59.

Πίναξ τῶν εἰς τὴν Σύμβασιν ὑπαγομένων γραμμῶν.

§ 1.— Τὸ ἐν ἄρθρῳ 58 προβλεπόμενον Κεντρικὸν Γραφεῖον ὑποχρεοῦται νὰ καταρτίσῃ καὶ νὰ τηρῇ ἐν ἐνημερότητι τὸν πίνακα τῶν εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν ὑπαγομένων γραμμῶν. Δέχεται πρὸς τοῦτο τὰς γνωστοποιήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν σχετικῶς μὲ τὴν ἐν τῷ πίνακι τούτῳ ἐγγραφὴν ἢ τὴν ἐξ αὐτοῦ διαγραφὴν τῶν γραμμῶν σιδηροδρομικῆς ἢ ἄλλης μεταφορικῆς ἐπιχειρήσεως ἐκ τῶν ἐν ἄρθρῳ 2 μνημονευομένων.

§ 2.—Ἡ εἴσοδος νέας γραμμῆς εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν συντελεῖται μετὰ παρέλευσιν μηνὸς ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τοῦ ἐγγράφου τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, δι' οὗ γνωστοποιεῖται εἰς τὰ ἄλλα Κράτη ἡ εἰς τὸν πίνακα ἐγγραφὴ τῆς γραμμῆς ταύτης.

§ 3.—Ἡ διαγραφὴ γραμμῆς ἐνεργεῖται ὑπὸ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου εὐθὺς ὡς τὸ ἐκ τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν, κατ' αἴτησιν τοῦ ὁποίου ἡ γραμμὴ ἐνεγράφη ἐν τῷ πίνακι, γνωστοποιήσῃ ὅτι αὕτη πρέπει νὰ διαγραφῇ.

§ 4.— Μόνη ἡ λῆψις τῆς σχετικῆς εἰδοποιήσεως τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου παρέχει ἀμέσως εἰς ἕκαστον σιδηρόδρομον τὸ δικαίωμα νὰ παύσῃ μετὰ τῆς διαγραφείσης γραμμῆς πᾶσαν σχέσιν διεθνοῦς μεταφορᾶς, πλὴν τῶν ἀναφερομένων εἰς τὰς ἤδη ὑπὸ ἐκτέλεσιν μεταφοράς, τῶν ὁποίων πρέπει νὰ ὁλοκληρωθῇ ἡ ἐκτέλεσις.

Ἄρθρον 60.

Εἰδικαὶ διατάξεις δι' ὡρισμένας μεταφοράς. Συμπληρωματικαὶ διατάξεις.

§ 1.— Εἰδικαὶ διατάξεις διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν ἰδιωτικῶν φορτηγῶν προβλέπονται ἐν τῷ Παραρτήματι IV.

§ 2.— Εἰδικαὶ διατάξεις διὰ τὴν μεταφορὰν ἐμπορευματοκιβωτίων προβλέπονται ἐν τῷ Παραρτήματι V.

§ 3.— Διὰ τὴν μεταφορὰν δεμάτων ἐξπρὲς (Colis Express), δύνανται οἱ σιδ/μοι, διὰ καταλλήλων διατάξεων ἐν τοῖς τιμολογίοις των, νὰ καθορίσουν εἰδικοὺς ὅρους ἐν ἀνταποκρίσει πρὸς τὸ Παράρτημα VI.

§ 4.— Διὰ τὰς κάτωθι μνημονευομένας μεταφοράς :

α) μεταφοραὶ μὲ μεταβιβάσιμον τίτλον,

β) μεταφοραὶ παραδοτέαι ἐπὶ τῇ καταθέσει καὶ μόνον τοῦ ἀντιγράφου τῆς φορτωτικῆς,

γ) μεταφοραὶ ἐφημερίδων,

δ) μεταφοραὶ ἐμπορευμάτων προοριζομένων δι' ἐμποροπανηγύρεις ἢ ἐκθέσεις,

ε) μεταφοραὶ ἐξαρτημάτων φορτώσεως καὶ εἰδῶν προστασίας τῶν μεταφερομένων ἐμπορευμάτων κατὰ τῆς θερμότητος ἢ τοῦ ψύχους,

στ) μεταφοραὶ διενεργούμεναι βάσει φορτωτικῆς ἡ ὁποία δὲν ἔχει χαρακτῆρα ἐγγράφου διὰ τὴν τιμολόγησιν καὶ τὴν χρέωσιν,

δύνανται δύο ἢ περισσότερα τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν, δι' εἰδικῶν συμφωνιῶν, ἢ οἱ σιδηρόδρομοι, διὰ καταλλήλων διατάξεων ἐν τοῖς τιμολογίοις των, νὰ καθορίσουν ἀπὸ συμφώνου ὡρισμένους ὅρους προσηρμοσμένους εἰς τὴν φύσιν τῶν μεταφορῶν τούτων κατὰ παρέκκλισιν ἐκ τῆς παρούσης Συμβάσεως.

§ 5.— Συμπληρωματικαὶ διατάξεις, τὰς ὁποίας ὡρισμένα ἐκ τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἢ ὡρισμένοι ἐκ τῶν συμμετεχόντων σιδ/μων ἐκδίδουν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς Συμβάσεως κοινοποιοῦνται παρ' αὐτῶν εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον.

Αἱ συμπληρωματικαὶ αὗται διατάξεις δύνανται νὰ τεθοῦν ἐν ἰσχύϊ ἐπὶ τῶν προσχωρησάντων εἰς ταύτας σιδ/μων κατὰ τοὺς ἐν ἑκάστῳ Κράτει προβλεπομένους ὑπὸ τῶν οἰκείων Νόμων καὶ Κανονισμῶν τύπους, δὲν δύνανται ὅμως αὗται νὰ ἀντιβαίνουν εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν.

Ἡ ἔναρξις ἰσχύος τῶν ἐν λόγῳ συμπληρωματικῶν διατάξεων ἀνακοινοῦται πρὸς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον.

Ἄρθρον 61.

Διαιτητικὸς διακανονισμὸς διαφορῶν.

§ 1.—Ἐφ' ὅσον δὲν ἐπιτυγχάνεται διακανονισμὸς μεταξὺ τῶν ἰδίων ἐνδιαφερομένων μερῶν, ἀμφισβητήσεις ὡς πρὸς τὴν ἑρμηνείαν καὶ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως, ἀφ' ἑνός, ἐχούσης ἰσχὺν Νόμου ἢ συμβατικοῦ Δικαίου, καὶ τῶν ὑφ' ὡρισμένων Κρατῶν ἐκδοθεισῶν συμπληρωματικῶν διατάξεων, ἀφ' ἑτέρου δὲ τῶν ἐν ἄρθρῳ 60, παρ. 4, προβλεπομένων εἰδικῶν συμφωνιῶν, δύνανται, αἰτήσει τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν, νὰ ὑπαχθῶσιν εἰς διαιτητικὰ δικαστήρια, τῶν ὁποίων ἡ σύνθεσις καὶ ἡ διαδικασία ἀποτελοῦν ἀντικείμενον τοῦ Παραρτήματος VII τῆς παρούσης Συμβάσεως.

§ 2.—Ἐπὶ τῶν μεταξὺ Κρατῶν, ὅμως, διαφορῶν, αἱ διατάξεις τοῦ Παραρτήματος VII δὲν δεσμεύουν τὰ μέρη, τὰ ὁποῖα δύναται νὰ καθορίσουν ἐλευθέρως τὴν σύνθεσιν τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου καὶ τὴν διαιτητικὴν διαδικασίαν.

§ 3.—Αἰτήσει τῶν μερῶν, δύνανται νὰ ὑπαχθῶσιν εἰς τὴν διαιτητικὴν δικαιοδοσίαν αἱ κάτωθι διαφοραί :

α) ὑπὸ ἐπιφύλαξιν διακανονισμοῦ τῶν διαφορῶν βάσει ἄλλων νομίμων διατάξεων :

1ον ἀντιδικίαι μεταξὺ συμβεβλημένων κρατῶν,

2ον ἀντιδικίαι μεταξὺ συμβεβλημένων, ἀφ' ἑνός, καὶ μὴ συμβεβλημένων, ἀφ' ἑτέρου, κρατῶν,

3ον ἀντιδικίαι μεταξὺ μὴ συμβεβλημένων κρατῶν,

ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι, ἐν ταῖς δύο τελευταίαις περιπτώσεσιν, ἡ Σύμβασις τυγχάνει ἐφαρμοστέα, ὡς ἐσωτερικὸς Νόμος ἢ ὡς συμβατικὸν Δίκαιον,

β) ἀντιδικίαι μεταξὺ μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων,

γ) ἀντιδικίαι μεταξὺ μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ πελατῶν,

δ) ἀντιδικίαι μεταξὺ πελατῶν.

§ 4.—Ἡ κινητοποίησις τῆς διαιτητικῆς διαδικασίας ἔχει, ὡς πρὸς τὴν ἀναστολὴν καὶ τὴν διακοπὴν τῆς παραγραφῆς τῆς ἀμφισβητουμένης ἀξιώσεως, τὸ αὐτὸ ἀποτέλεσμα ὡς καὶ ἡ ἔγερσις ἀγωγῆς ἐνώπιον τῶν τακτικῶν δικαστηρίων.

§ 5.—Αἱ ὑπὸ διαιτητικῶν δικαστηρίων ἐκδιδόμεναι ἀποφάσεις ἔναντι μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων ἢ πελατῶν εἶναι ἐκτελεσταὶ ἐφ' ἑκάστου τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν εὐθὺς ὡς πληρωθοῦν αἱ καθωρισμέναι διατυπώσεις ἐν τῷ Κράτει ὅπου πρέπει νὰ γίνῃ ἡ ἐκτέλεσις.

ΜΕΡΟΣ V

ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Ἄρθρον 62.

Παρεκκλίσεις προσωρινοῦ χαρακτῆρος.

§ 1.—Ἂν ἡ οἰκονομικὴ καὶ δημοσιονομικὴ κατάστασις ἐν ὡρισμένῳ Κράτει εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ προκαλῇ σοβαρὰς δυσχερείας διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τοῦ Κεφαλαίου ΙΙΙ τοῦ τρίτου Μέρους τῆς Συμβάσεως, δύναται ἕκαστον Κράτος, εἴτε διὰ διατάξεων περιλαμβανομένων εἰς τὰ τιμολόγια, εἴτε διὰ πράξεων δημοσίας ἐξουσίας, ὡς, ἐπὶ παραδείγματι, γενικῶν ἢ εἰδικῶν ἐξουσιοδοτήσεων πρὸς τὰς διοικήσεις τῶν σιδ/μων, νὰ καθιερώσῃ παρεκκλίσεις ἀπὸ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 17, 19 καὶ 21 τῆς Συμβάσεως διὰ καθορισμοῦ ἐν σχέσει πρὸς ὡρισμένας ὑπηρεσίας μεταφορῶν, ὅτι :

α) αἱ ἐκ τοῦ Κράτους τούτου ἀποστολαὶ ὑπόκεινται εἰς ὑποχρεωτικὴν προπληρωμὴν τῶν τελῶν μεταφορᾶς ὡς κάτωθι :

1ον εἴτε μέχρι τῶν συνόρων του,

2ον εἴτε τοὐλάχιστον μέχρι τῶν συνόρων του,

β) ὅτι αἱ διὰ τὸ Κράτος τοῦτο προοριζόμεναι ἀποστολαὶ ὑπόκεινται εἰς ὑποχρεωτικὴν προπληρωμήν, κατὰ τὴν ἀποστολήν, τῶν τελῶν μεταφορᾶς καὶ δή:

1ον εἴτε μέχρι τῶν συνόρων του τοὐλάχιστον, ἐφ' ὅσον τὸ Κράτος ἀποστολῆς δὲν ἔχῃ καθιερώσει τὸν ἀνωτέρω ὑπὸ ἔνδειξιν α) – 1ον ἀναφερόμενον περιορισμόν,

2ον εἴτε, τὸ πολύ, μέχρι τῶν συνόρων του,

γ) ὅτι αἱ ἐκ τοῦ Κράτους τούτου προερχόμεναι ἢ διὰ τὸ Κράτος τοῦτο προοριζόμεναι ἀποστολαὶ δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἐπιβαρυνθῶσι μὲ ἀπότισιν καὶ ὅτι αἱ προκαταβολαὶ ἔναντι τοῦ ἐμπορεύματος δὲν θὰ ἐπιτρέπωνται ἢ ὅτι αἱ ἀποτίσεις καὶ αἱ προκαταβολαὶ θὰ γίνωνται δεκταὶ μόνον μέχρις ὡρισμένου ὁρίου,

δ) ὅτι δὲν θὰ ἐπιτρέπεται εἰς τὸν ἀποστολέα νὰ τροποποιήσῃ ἐξ ὑστέρων τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς ὡς πρὸς τὴν χώραν προορισμοῦ, τὴν προπληρωμὴν τῶν τελῶν μεταφορᾶς καὶ τὴν ἀπότισιν.

§ 2.—Ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς ὅρους δύνανται τὰ Κράτη, διὰ μερικῶν ἢ εἰδικῶν ἐξουσιοδοτήσεων πρὸς τὰς διοικήσεις τῶν σιδ/μων, νὰ καθιερώσουν παρεκκλίσεις ἀπὸ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 17,19,21 καὶ 22 τῆς Συμβάσεως διὰ καθορισμοῦ, εἰς τὰς ἀμοιβαίας σχέσεις των, μέτρων ὡς τὰ κάτωθι :

α) ὅτι οἱ κανόνες πληρωμῆς τῶν τελῶν μεταφορᾶς θὰ ὁρίζωνται εἰδικῶς μετὰ προηγουμένην συμφωνίαν μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τοὺς κανόνας τούτους σιδ/μων.

Οἱ κανόνες οὗτοι δὲν θὰ δύνανται νὰ περιλάβουν τρόπους πληρωμῆς, μὴ προβλεπομένους ἐν τῷ ἄρθρῳ 17,

β) ὅτι ὡρισμέναι αἰτήσεις περὶ τροποποιήσεων τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς δὲν θὰ γίνωνται δεκταί.

§ 3.—Τὰ λαμβανόμενα, συμφώνως πρὸς τὰς ἀνωτέρω παραγ. 1 καὶ 2, μέτρα θὰ ἀνακοινῶνται εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον.

Τὰ ἐν τῇ παρ. 1 ἀπαριθμούμενα μέτρα θὰ ἰσχύουν ἀπὸ τῆς λήξεως προθεσμίας ὀκτώ, τὸ ἐνωρίτερον, ἡμερῶν, ὑπολογιζομένης ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τοῦ ἐγγράφου, διὰ τοῦ ὁποίου τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον θὰ γνωστοποιῇ τὰ μέτρα ταῦτα εἰς τὰ ἄλλα Κράτη.

Τὰ ἐν τῇ παρ. 2 ἀπαριθμούμενα μέτρα θὰ ἰσχύουν ἀπὸ τῆς λήξεως προθεσμίας δύο, τὸ ἐνωρίτερον, ἡμερῶν, ὑπολογιζομένης ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς δημοσιεύσεως τούτων εἰς τὰ ἐνδιαφερόμενα Κράτη.

§ 4.—Αἱ καθ' ὁδὸν μεταφοραὶ δὲν θὰ θίγωνται ὑπὸ τῶν ἐν λόγῳ μέτρων.

Ἄρθρον 63.

Εὐθύνη ἐν συνδεδυασμένῃ ὑπηρεσίᾳ σιδ/κῆς–θαλασσίας μεταφορᾶς.

§ 1.—Ἐπὶ μεταφορῶν διὰ σιδ/κῆς καὶ θαλασσίας ὁδοῦ, διενεργουμένων διὰ τῶν ἐν ἄρθρῳ 2, παρ. 1 ἀναφερομένων γραμμῶν, ἕκαστον Κράτος δύναται, ἐπὶ τῇ ἐκ μέρους του αἰτήσει περὶ ἐγγραφῆς ἀντιστοίχου μνείας ἐν τῷ Πίνακι τῶν εἰς τὴν Σύμβασιν ὑπαγομένων γραμμῶν, νὰ συμπληρώσῃ τοὺς ἐν ἄρθρῳ 27 μνημονευομένους ἀπαλλακτικοὺς λόγους διὰ προσθήκης τοῦ συνόλου τῶν κάτωθι μνημονευομένων ἑτέρων ἀπαλλακτικῶν λόγων.

Τοὺς τελευταίους τούτους δύναται νὰ ἐπικαλεσθῇ ὁ μεταφορεὺς μόνον ἂν ἀποδείξῃ ὅτι ἡ ἀπώλεια, ἡ βλάβη ἢ

ἡ ὑπέρβασις τῆς προθεσμίας παραδόσεως ἐπῆλθον ἐπὶ τοῦ τμήματος τῆς θαλασσίας διαδρομῆς κατὰ τὸν ἀπὸ τῆς ἐν τῷ πλοίῳ φορτώσεως τοῦ ἐμπορεύματος μέχρι τῆς ἐκεῖθεν ἐκφορτώσεως αὐτοῦ χρόνον.

Οἱ λόγοι οὗτοι ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τῆς εὐθύνης εἶναι οἱ κάτωθι :

α) ἐνέργειαι, ἀμέλειαι ἢ παραλείψεις τοῦ πλοιάρχου, τοῦ πληρώματος , τοῦ πλοηγοῦ ἢ τῶν ὑπὸ τοῦ μεταφορέως προστηθέντων εἰς τὴν διεύθυνσιν τοῦ πλοῦ ἢ εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ πλοίου,

β) ἀκαταλληλότης πρὸς πλοῦν τοῦ πλοίου, ἐφ' ὅσον ὁ μεταφορεὺς ἀποδεικνύῃ ὅτι ἡ τοιαύτη κατάστασις δὲν εἶναι καταλογιστέα εἰς ἔλλειψιν ἀπὸ μέρους του ἐλλόγου ἐπιμελείας ὅπως καταστήσῃ τὸ πλοῖον κατάλληλον πρὸς πλοῦν ἢ ὅπως ἐξασφαλίσῃ εἰς τοῦτο τὸν προσήκοντα ἐξοπλισμόν, ἐπάνδρωσιν καὶ ἀνεφοδιασμὸν ἢ ὅπως διασκευάσῃ καταλλήλως καὶ ἀποκαταστήσῃ εἰς καλὴν κατάστασιν ὅλα τὰ τμήματα τοῦ πλοίου, εἰς τὰ ὁποῖα φορτώνεται τὸ ἐμπόρευμα, εἰς τρόπον ὥστε νὰ εἶναι ταῦτα κατάλληλα πρὸς ὑποδοχήν, μεταφορὰν καὶ προφύλαξιν τοῦ ἐμπορεύματος,

γ) πυρκαϊά, ἐφ' ὅσον ὁ μεταφορεὺς ἀποδεικνύῃ ὅτι δὲν προεκλήθη ἐξ ἰδίας αὐτοῦ ἐνεργείας ἢ πταίσματος ἢ ἐξ ἐνεργείας ἢ πταίσματος τοῦ πλοιάρχου, τοῦ πληρώματος, τοῦ πλοηγοῦ ἢ τῶν ὑπὸ τοῦ μεταφορέως εἰς ὑπηρεσίαν προστηθέντων προσώπων,

δ) κίνδυνοι ἢ ἀτυχήματα θαλάσσης ἢ ἄλλων πλωτῶν ὁδῶν,

ε) διάσωσις ἢ προσπάθεια διασώσεως ἀνθρωπίνων ὑπάρξεων ἢ ἀγαθῶν ἐν θαλάσσῃ,

στ) φόρτωσις τοῦ ἐμπορεύματος ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τοῦ πλοίου, προϋποτιθεμένου ὅτι ἡ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φόρτωσις ἐγένετο συναινέσει τοῦ ἀποστολέως ἐγγεγραμμένης ἐν τῇ φορτωτικῇ καὶ ὅτι τὸ ἐμπόρευμα δὲν εἶναι φορτωμένον ἐντὸς φορτηγοῦ ὀχήματος.

Οἱ ἀνωτέρω μνημονευόμενοι ἀπαλλακτικοὶ λόγοι οὐδόλως συνεπάγονται ἄρσιν ἢ μείωσιν τῶν γενικῶν ὑποχρεώσεων τοῦ μεταφορέως, συγκεκριμένως δὲ τῆς ὑποχρεώσεως ὅπως καταβάλῃ ἔλλογον ἐπιμέλειαν ἵνα καταστήσῃ τὸ πλοῖον κατάλληλον πρὸς πλοῦν ἢ ὅπως ἐξασφαλίσῃ εἰς τοῦτο τὸν προσήκοντα ἐξοπλισμόν, ἐπάνδρωσιν καὶ ἀνεφοδιασμὸν ἢ ὅπως διασκευάσῃ καταλλήλως καὶ ἀποκαταστήσῃ εἰς καλὴν κατάστασιν ὅλα τὰ τμήματα τοῦ πλοίου, εἰς τὰ ὁποῖα φορτώνεται τὸ ἐμπόρευμα, εἰς τρόπον ὥστε νὰ εἶναι ταῦτα κατάλληλα πρὸς ὑποδοχήν, μεταφορὰν καὶ προφύλαξιν τοῦ ἐμπορεύματος.

Ὁ μεταφορεύς, ἔστω καὶ ἐπικαλούμενος τοὺς ἀνωτέρω ἀπαλλακτικοὺς λόγους, παραμένει, οὐχ' ἧττον ὑπεύθυνος ἂν ὁ δικαιοῦχος ἀποδεικνύῃ ὅτι ἡ ὑπέρβασις τῆς προθεσμίας παραδόσεως, ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη ὀφείλονται εἰς πταῖσμα τοῦ μεταφορέως, τοῦ πλοιάρχου, τοῦ πληρώματος, τοῦ πλοηγοῦ ἢ τῶν ὑπὸ τοῦ μεταφορέως προστηθέντων ἐν ὑπηρεσίᾳ προσώπων, διάφορον τοῦ ὑπὸ στοιχ. α) ἀνωτέρω προβλεπομένου πταίσματος.

§ 2.—Ὅταν μία καὶ ἡ αὐτὴ θαλασσία διαδρομὴ ἐξυπηρετεῖται ὑπὸ πολλῶν μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων, ἐγγεγραμμένων εἰς τὸν ἐν τῷ πρώτῳ ἄρθρῳ μνημονευόμενον πίνακα, τὸ ἐφαρμοστέον ἐπὶ τῆς διαδρομῆς ταύτης σύστημα εὐθύνης πρέπει νὰ εἶναι κοινὸν δι' ὅλας τὰς μεταφορικὰς ταύτας ἐπιχειρήσεις.

Ἐφ' ὅσον, ἐξ ἄλλου, ἡ ἐν τῷ πίνακι ἐγγραφὴ τῶν ἐπιχειρήσεων τούτων ἐγένετο κατ' αἴτησιν πολλῶν Κρατῶν πρέπει, ἐπιπροσθέτως, νὰ ἔχῃ προηγηθῇ συμφωνία μεταξὺ τῶν Κρατῶν τούτων διὰ τὴν ἀποδοχὴν τοῦ ἐνιαίου τούτου συστήματος εὐθύνης.

§ 3.—Τὰ κατὰ τὸ παρὸν ἄρθρον λαμβανόμενα μέτρα ἀνακοινοῦνται πρὸς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον. Θὰ ἰσχύουν δὲ τὰ μέτρα ταῦτα οὐχὶ πρὸ τῆς παρελεύσεως προθεσμίας τριάκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τοῦ ἐγγράφου τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου δι' οὗ γνωστοποιοῦνται τὰ μέτρα ταῦτα εἰς τὰ λοιπὰ Κράτη.

Αἱ καθ' ὁδὸν ἀποστολαὶ δὲν θὰ θίγωνται ὑπὸ τῶν ἐν λόγῳ μέτρων.

Ἄρθρον 64.

Εὐθύνη δι' ἀτυχήματα ἐν πυρηνικῆς ἐνεργείας.

Ὁ σιδ/μος ἀπαλλάσσεται τῆς εὐθύνης, δι' ἧς βαρύνεται κατὰ τὴν παροῦσαν Σύμβασιν, ὅταν ἡ ζημία προεκλήθη ἐκ πυρηνικοῦ ἀτυχήματος καὶ ἐφ' ὅσον, βάσει τῶν ἰσχυουσῶν ἐν δεδομένῳ συμβεβλημένῳ Κράτει εἰδικῶν διατάξεων περὶ τῆς εὐθύνης εἰς τὸν τομέα τῆς πυρηνικῆς ἐνεργείας, ὑπεύθυνος εἶναι ὁ ἐκμεταλλευόμενος πυρηνικὴν ἐγκατάστασιν ἢ ἄλλο πρόσωπον.

ΜΕΡΟΣ VI

ΤΕΛΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Ἄρθρον 65.

Ὑπογραφή.

Ἡ παροῦσα Σύμβασις, ἧς τὰ Παραρτήματα ἀποτελοῦν ἐνιαῖον μετ' αὐτῆς σύνολον, παραμένει ἀνοικτὴ μέχρι τῆς 30. Ἀπριλίου 1970 πρὸς ὑπογραφὴν ἀπὸ μέρους προγενεστέρως συμβεβλημένων Κρατῶν ἢ καὶ Κρατῶν τὰ ὁποῖα προσεκλήθησαν ὅπως ἀντιπροσωπευθῶσιν εἰς τὴν τακτικὴν ἀναθεωρητικὴν διάσκεψιν.

Ἄρθρον 66.

Ἐπικυρώσεις. Ἔναρξις ἰσχύος.

Ἡ παροῦσα Σύμβασις ὑπόκειται εἰς ἐπικύρωσιν, τὰ δὲ ὄργανα ἐπικυρώσεως θὰ κατατεθῶσι τὸ ταχύτερον δυνατὸν παρὰ τῇ Ἑλβετικῇ Ὁμοσπονδιακῇ Κυβερνήσει.

Ὅταν ἡ Σύμβασις θὰ ἔχῃ ἐπικυρωθῇ ὑπὸ δέκα πέντε Κρατῶν ἢ μετὰ ἕν ἔτος ἀπὸ τῆς ὑπογραφῆς, τὸ βραδύτερον, ἡ Ἑλβετικὴ Κυβέρνησις θὰ ἐπικοινωνήσῃ μετὰ τῶν ἐνδιαφερομένων Κυβερνήσεων πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως ἐξετασθῇ ἀπὸ κοινοῦ μετ' αὐτῶν ἡ δυνατότης νὰ τεθῇ ἡ Σύμβασις ἐν ἰσχύϊ.

Ἄρθρον 67.

Προσχώρησις εἰς τὴν Σύμβασιν.

§ 1.—Κράτος ἐκ τῶν μὴ ὑπογραψάντων, ἐπιθυμοῦν νὰ προσχωρήσῃ εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν, ἀπευθύνει τὴν πρὸς τοῦτο αἴτησίν του εἰς τὴν Ἑλβετικὴν Κυβέρνησιν, ἡ ὁποία κοινοποιεῖ ταύτην πρὸς ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη μετ' ἐκθέσεως τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου ἐπὶ τῆς θέσεως τῶν σιδ/μων τοῦ αἰτοῦντος τὴν προσχώρησιν Κράτους ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τῶν διεθνῶν μεταφορῶν.

§ 2.—Ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν, ἐντὸς ἓξ μηνῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐν λόγῳ κοινοποιήσεως, ἤθελεν ἀνακοινωθῇ πρὸς τὴν Ἑλβετικὴν Κυβέρνησιν ἡ ἀντίθεσις δύο τοὐλάχιστον συμβεβλημένων Κρατῶν, ἡ αἴτησις γίνεται αὐτοδικαίως δεκτή, εἰδοποιοῦνται δὲ περὶ τούτου ὑπὸ τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως τὸ αἰτῆσαν καὶ ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη.

Ἐν ἐναντίᾳ περιπτώσει, ἡ Ἑλβετικὴ Κυβέρνησις γνωστοποιεῖ πρὸς τὸ αἰτῆσαν τὴν προσχώρησιν καὶ πρὸς ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη ὅτι ἡ ἐξέτασις τῆς αἰτήσεως ἀναβάλλεται.

§ 3.— Ἡ ἀποδοχὴ τῆς προσχωρήσεως ἐπάγεται τὰς νομίμους συνεπείας της μετὰ παρέλευσιν μηνὸς ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἀπὸ μέρους τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως γενομένης ἀνακοινώσεως ἢ ἂν, κατὰ τὴν λῆξιν τῆς προθεσμίας ταύτης, ἡ Σύμβασις δὲν ἔχῃ ἀκόμη τεθῇ ἐν ἰσχύϊ, ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Συμβάσεως.

Ἄρθρον 68.

Διάρκεια τῶν ἐκ τῆς Συμβάσεως ὑποχρεώσεων τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν.

§ 1.—Ἡ διάρκεια τῆς παρούσης Συμβάσεως εἶναι ἀπεριόριστος.

Δύναται, ὅμως, ἕκαστον συμβεβλημένον Κράτος νὰ ἀποχωρήσῃ αὐτῆς ὑπὸ τοὺς κάτωθι ὅρους:

Ἡ Σύμβασις ἰσχύει δι' ἕκαστον συμβεβλημένον Κράτος μέχρι τῆς 31. Δεκεμβρίου τοῦ πέμπτου μετὰ τὴν ἔναρξιν τῆς ἰσχύος αὐτῆς ἔτους. Κράτος, τὸ ὁποῖον θὰ ἐπεθύμει νὰ ἀποχωρήσῃ κατὰ τὴν λῆξιν τῆς περιόδου ταύτης, ὀφείλει νὰ γνωστοποιήσῃ τὴν πρόθεσίν του ταύτην πρὸ ἑνὸς τοὐλά-

χιστον ἔτους πρὸς τὴν Ἑλβετικὴν Κυβέρνησιν, ἡ ὁποία θὰ πληροφορήσῃ σχετικῶς ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη.

Ἐφ' ὅσον δὲν ἐγένετο τοιαύτη γνωστοποίησις ἐντὸς τῆς ὁριζομένης προθεσμίας, ἡ συμβατικὴ δέσμευσις θὰ παραταθῇ αὐτοδικαίως διὰ περίοδον τριῶν ἐτῶν καὶ οὕτω καθ' ἑξῆς ἀπὸ τριετίας εἰς τριετίαν, ἐφ' ὅσον δὲν θὰ ἔχῃ γίνει καταγγελία ἓν ἔτος τοὐλάχιστον πρὸ τῆς 31. Δεκεμβρίου τοῦ τελευταίου ἔτους μιᾶς τῶν τριετῶν περιόδων.

§ 2.—Κράτη, τῶν ὁποίων ἐγένετο δεκτὴ ἡ συμμετοχὴ εἰς τὴν Σύμβασιν ἐντὸς τῆς πενταετοῦς ἢ μιᾶς τῶν τριετῶν περιόδων, δεσμεύονται μέχρι τέλους τῆς περιόδου ταύτης, ἐφ' ὅσον δὲν θὰ ἔχωσι καταγγείλει τὴν συμβατικὴν δέσμευσίν των ἓν ἔτος τοὐλάχιστον πρὸ τῆς λήξεως μιᾶς ἐκ τῶν περιόδων τούτων.

Ἄρθρον 68.

Ἀναθεώρησις τῆς Συμβάσεως.

§ 1.—Οἱ ἀντιπρόσωποι τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν συνέρχονται, ἐπὶ τῇ προσκλήσει τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως, διὰ τὴν ἀναθεώρησιν τῆς Συμβάσεως μετὰ πενταετίαν, τὸ βραδύτερον, ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Διάσκεψις πρὸ τῆς λήξεως τῆς περιόδου ταύτης συγκαλεῖται ἐφ' ὅσον σχετικὴ περὶ τούτου αἴτησις ὑποβάλλεται ὑπὸ τοῦ ἑνὸς τοὐλάχιστον τρίτου τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν.

Ἀπὸ συμφώνου μετὰ τῆς πλειοψηφίας τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἀπευθύνει πρόσκλησιν καὶ εἰς μὴ συμβεβλημένα Κράτη.

Ἀπὸ συμφώνου, ἐπίσης, μετὰ τῆς πλειοψηφίας τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον προσκαλεῖ ὅπως παραστῶσιν ἐν τῇ διασκέψει καὶ ἀντιπροσώπους:

α) διεθνῶν διακυβερνητικῶν ὀργανισμῶν, ἁρμοδίων διὰ τὰς μεταφοράς,

β) διεθνῶν, μὴ διακυβερνητικῶν ὀργανισμῶν, ἀσχολουμένων μὲ τὰς μεταφοράς.

Ἡ εἰς τὰς συζητήσεις συμμετοχὴ ἀντιπροσωπειῶν τῶν μὴ συμβεβλημένων Κρατῶν καὶ τῶν ἐν τῷ ἀνωτέρω τετάρτῳ ἐδαφίῳ μνημονευομένων διεθνῶν ὀργανισμῶν θὰ ρυθμίζεται δι' ἑκάστην διάσκεψιν διὰ τοῦ κανονισμοῦ τῶν συζητήσεων.

Ἀπὸ συμφώνου μετὰ τῆς πλειοψηφίας τῶν Κυβερνήσεων τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον δύναται, πρὸ τῶν τακτικῶν ἢ ἐκτάκτων ἀναθεωρητικῶν διασκέψεων, νὰ συγκαλῇ ἐπιτροπὰς ἐπὶ σκοπῷ προκαταρκτικῆς ἐξετάσεως τῶν προτάσεων ἀναθεωρήσεως. Αἱ διατάξεις τοῦ Παραρτήματος ΙΙΙ ἐφαρμόζονται κατ' ἀναλογίαν καὶ εἰς τὰς ἐπιτροπὰς ταύτας. Καθ' ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὸ ἄρθρον 6 τοῦ Παραρτήματος τούτου, ἡ περὶ ἀναθεωρητικῆς Ἐπιτροπῆς διάταξις εἶναι ἐφαρμοστέα καὶ εἰς τὰς προκαταρκτικὰς Ἐπιτροπάς.

§ 2.—Ἡ ἔναρξις ἰσχύος τῆς νέας Συμβάσεως, εἰς τὴν ὁποίαν καταλήγει ἡ ἀναθεωρητικὴ διάσκεψις, συνεπάγεται κατάργησιν τῆς προγενεστέρας Συμβάσεως καὶ ὡς πρὸς τὰ Κράτη ἐκεῖνα, τὰ ὁποῖα δὲν θὰ ἔχουν ἐπικυρώσει τὴν νέαν Σύμβασιν.

§ 3.—Κατὰ τὸ ἐνδιάμεσον μεταξὺ τῶν ἀναθεωρητικῶν διασκέψεων διάστημα, τὰ ἄρθρα 3, 4, 5, παρ. 5, τὰ ἄρθρα 6, 7, (πλὴν τῆς παραγράφου 1), 8 (πλὴν τῆς παρ. 1), 10 (πλὴν τοῦ δευτέρου ἐδαφίου τῆς παρ. 6), 11 , 12, (πλὴν τῆς παρ. 4), 13, 14 (πλὴν τοῦ δευτέρου ἐδαφίου τῆς παρ. 2), 15 (πλὴν τοῦ πρώτου ἐδαφίου τῆς παρ. 1), 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 30, 35, 36, 41, 48, 49, 50, 53, 60 (πλὴν τῆς παρ. 5) καὶ τὰ Παραρτήματα VI καὶ VII δύνανται νὰ τροποποιηθῶσιν ὑπὸ ἀναθεωρητικῆς Ἐπιτροπῆς. Ἡ ὀργάνωσις καὶ ἡ λειτουργία τῆς Ἐπιτροπῆς ταύτης ἀποτελοῦν ἀντικείμενον τοῦ Παραρτήματος ΙΙΙ τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Αἱ ἀποφάσεις τῆς Ἐπιτροπῆς ἀναθεωρήσεως γνωστοποιοῦνται ἀμέσως εἰς τὰς Κυβερνήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν μέσῳ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου. Θεωρεῖται δὲ ὅτι ἐγένοντο αὗται δεκταί, ἐκτὸς ἂν, ἐντὸς τεσσάρων μηνῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς γνωστοποιήσεως, διετυπώθησαν κατ' αὐτῶν ἀντιρρήσεις ἐκ μέρους πέντε τοὐλάχιστον Κυβερνήσεων. Αἱ ἀποφάσεις αὗται ἰσχύουν ἀπὸ τῆς πρώτης τοῦ ὀγδόου μηνὸς μετὰ τὸν μῆνα, ἐντὸς τοῦ ὁποίου τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἐγνωστοποίησε τὴν ἀποδοχὴν τούτων εἰς τὰς Κυβερνήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν. Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον προσδιορίζει τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην κατὰ τὴν γνωστοποίησιν τῆς ἀποδοχῆς τῶν ἀποφάσεων.

§ 4.— Διὰ τὴν τροποποίησιν τῶν κάτωθι κανονισμῶν :

α) τοῦ διεθνοῦς Κανονισμοῦ περὶ μεταφορᾶς διὰ σιδ/μων ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων (Παράρτημα Ι),

β) τοῦ διεθνοῦς Κανονισμοῦ περὶ μεταφορᾶς τῶν ἰδιωτικῶν φορτηγῶν ὀχημάτων (Παράρτημα IV),

γ) τοῦ διεθνοῦς Κανονισμοῦ περὶ μεταφορᾶς τῶν ἐμπορευματοκιβωτίων (Παράρτημα IV),

συνιστῶνται Ἐπιτροπαὶ ἐμπειρογνωμόνων, τῶν ὁποίων ἡ ὀργάνωσις καὶ ἡ λειτουργία εἶναι ἀντικείμενον Καταστατικοῦ, ἀποτελοῦντος τὸ Παράρτημα ΙΙΙ τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Αἱ ἀπορράσεις τῶν Ἐπιτροπῶν ἐμπειρογνωμόνων γνωστοποιοῦνται ἀμέσως εἰς τὰς Κυβερνήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν μέσῳ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

Θεωρεῖται δὲ ὅτι ἐγένοντο αὗται δεκταί, ἐκτὸς ἂν, ἐντὸς τεσσάρων μηνῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς γνωστοποιήσεως, διετυπώθησαν κατ' αὐτῶν ἀντιρρήσεις ἐκ μέρους πέντε τοὐλάχιστον Κυβερνήσεων. Αἱ ἀποφάσεις αὗται ἰσχύουν ἀπὸ τῆς πρώτης τοῦ ὀγδόου μηνὸς μετὰ τὸν μῆνα, ἐντὸς τοῦ ὁποίου τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἐγνωστοποίησε τὴν ἀποδοχὴν τούτων εἰς τὰς Κυβερνήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν. Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον προσδιορίζει τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην κατὰ τὴν γνωστοποίησιν τῆς ἀποδοχῆς τῶν ἀποφάσεων.

Ἄρθρον 70.

Κείμενα τῆς συμβάσεως. Ἐπίσημοι μεταφράσεις.

Ἡ παροῦσα Σύμβασις συνωμολογήθη καὶ ὑπεγράφη, κατὰ τὴν κρατήσασαν διπλωματικὴν συνήθειαν, εἰς γαλλικὴν γλῶσσαν.

Εἰς τὸ γαλλικὸν κείμενον ἐπισυνάπτονται κείμενον εἰς εἰς γερμανικὴν γλῶσσαν, κείμενον εἰς ἀγγλικὴν γλῶσσαν κείμενον εἰς ἰταλικὴν γλῶσσαν, καὶ κείμενον εἰς ἀραβικὴν γλῶσσαν, ἔχοντα τὴν ἰσχὺν ἐπισήμων μεταφράσεων.

Ἐν περιπτώσει ἀσυμφωνίας τῶν κειμένων, ἰσχύει, τὸ γαλλικὸν κείμενον.

Εἰς πίστωσιν τοῦ ὁποίου, οἱ κάτωθι Πληρεξούσιοι, βάσει ἐξουσιοδοτήσεως κατὰ τὸν δέοντα τύπον, ὑπέγραψαν τὴν παροῦσαν Σύμβασιν.

Ἐγένετο ἐν Βέρνῃ τὴν ἑβδόμην Φεβρουαρίου τοῦ χιλιοστοῦ ἐννεακοσιοστοῦ ἑβδομηκοστοῦ ἔτους εἰς ἓν μόνον ἀντίτυπον, τὸ ὁποῖον θὰ παραμείνῃ κατατεθειμένον ἐν τοῖς Ἀρχείοις τῆς Ἑλβετικῆς Ὁμοσπονδίας, αὐθεντικὸν δὲ ἀντίγραφον τοῦ ὁποίου θὰ δοθῇ εἰς ἕκαστον τῶν συμβαλλομένων μερῶν.

(Ἔπονται αἱ ὑπογραφαὶ)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

(Ἄρθρα 3 καὶ 4)

Διεθνὴς Κανονισμὸς περὶ μεταφορᾶς διὰ σιδ/μων ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων.

(Κείμενον ὑπαγόμενον εἰς εἰδικὴν ἀναθεωρητικὴν διαδικασίαν)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

(Ἄρθρον 58)

Κανονισμὸς τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου Διεθνῶν Μεταφορῶν διὰ σιδηροδρόμων (OCTI).

Ἄρθρον 1.

§ 1.—Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν διεθνῶν μεταφορῶν διὰ σιδ/μων (OCTI) ἑδρεύει ἐν Βέρνῃ καὶ τελεῖ ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως.

Ὁ ἔλεγχος τῆς δράσεώς του, τόσον ἐπὶ τοῦ διοικητικοῦ, ὅσον καὶ ἐπὶ τοῦ οἰκονομικοῦ πεδίου, ἀσκεῖται ἐν τῷ καθορισθέντι διὰ τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 58 τῆς Συμβάσεως πλαισίῳ καὶ ἀνατίθεται εἰς Διοικητικὴν Ἐπιτροπήν.

Πρὸς τοῦτο ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ :

α) ἐποπτεύει ἐπὶ τῆς καλῆς ἀπὸ μέρους τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου ἐφαρμογῆς τῶν Συμβάσεων καὶ τῶν ὑπὸ τῶν ἀνα-

θεωρητικῶν διασκέψεων καταρτιζομένων ἄλλων κειμένων καὶ εἰσηγεῖται, συντρεχούσης περιπτώσεως, τὰ κατάλληλα πρὸς διευκόλυνσιν τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἐν λόγῳ Συμβάσεων καὶ κειμένων μέτρα,

β) παρέχει ἠτιολογημένας γνωματεύσεις ἐπὶ θεμάτων τὰ ὁποῖα δυνατὸν νὰ ἐνδιαφέρουν τὴν δραστηριότητα τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου καὶ τὰ ὁποῖα ὑποβάλλονται αὐτῷ παρὰ συμβεβλημένου τινος Κράτους ἢ ὑπὸ τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Γραφείου.

§ 2.—α) Ἡ Διοικητικὴ ἐπιτροπὴ συνέρχεται ἐν Βέρνῃ. Ἀπαρτίζεται δὲ αὕτη ἐξ ἑνδεκα μελῶν ἐκλεγομένων μεταξὺ τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν.

β) Ἡ Ἑλβετικὴ Ὁμοσπονδία διαθέτει μίαν μόνιμον ἕδραν παρὰ τῇ Ἐπιτροπῇ, τῆς ὁποίας ἀναλαμβάνει καὶ τὴν προεδρείαν. Τὰ λοιπὰ Κράτη-μέλη ὁρίζονται διὰ μίαν πενταετίαν. Δι' ἑκάστην πενταετῆ περίοδον, μία διπλωματικὴ διάσκεψις καθορίζει, ἐπὶ προτάσει τῆς ἐν θητείᾳ Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς, τὴν σύνθεσιν τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῇ βάσει δικαίας γεωγραφικῆς κατανομῆς.

γ) Κενουμένης τῆς παρὰ τῇ Ἐπιτροπῇ ἕδρας κράτους-μέλους, ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ ὁρίζει ἡ ἰδία ἕτερον συμβεβλημένον Κράτος πρὸς πλήρωσιν τῆς κενῆς ἕδρας.

δ) Ἕκαστον Κράτος-μέλος ὁρίζει ὡς ἀντιπρόσωπόν του παρὰ τῇ Διοικητικῇ Ἐπιτροπῇ πρόσωπον κατάλληλον λόγῳ πείρας εἰς τὰ θέματα τῶν διεθνῶν μεταφορῶν.

ε) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ καταρτίζει τὸν ἐσωτερικὸν κανονισμὸν αὐτῆς καὶ συγκροτεῖται ἀφ' ἑαυτῆς.

Ἡ Ἐπιτροπὴ συνέρχεται εἰς μίαν τοὐλάχιστον τακτικὴν σύνοδον κατ' ἔτος. Συνέρχεται δέ, ἐξ ἄλλου, εἰς ἐκτάκτους συνόδους ὁσάκις ὑποβληθῇ πρὸς τοῦτο αἴτησις ὑπὸ τριῶν τοὐλάχιστον Κρατῶν-μελῶν.

Ἡ Γραμματεία τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς ἐξασφαλίζεται ὑπὸ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

Τὰ πρακτικὰ τῶν συνεδριάσεων τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς ἀποστέλλονται εἰς ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη.

στ) Ἡ θέσις ἀντιπροσώπου Κράτους-μέλους εἶναι ἄμισθος, αἱ δὲ δαπάναι μετακινήσεως ἃς συνεπάγεται αὕτη βαρύνουν τὸ Κράτος τοῦτο.

§ 3.—α) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ καταρτίζει τὸν Κανονισμὸν ὀργανώσεως καὶ λειτουργίας καὶ τὸν Ὀργανισμὸν τοῦ προσωπικοῦ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

β) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ διορίζει τὸν Γενικὸν Διευθυντήν, τὸν Γενικὸν Ὑποδιευθυντήν, τοὺς Συμβούλους καὶ τοὺς βοηθοὺς Συμβούλων τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου. Διὰ τὸν διορισμὸν τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ καὶ τοῦ Γενικοῦ Ὑποδιευθυντοῦ ὑποβάλλονται προτάσεις ὑπὸ τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως. Διὰ τοὺς διορισμοὺς τούτους, ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ λαμβάνει ἰδιαιτέρως ὑπ' ὄψιν τὴν ἁρμοδιότητα τῶν ὑποψηφίων καὶ μίαν δικαίαν γεωγραφικὴν κατανομήν.

γ) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ ἐγκρίνει τὸν ἐτήσιον προϋπολογισμὸν τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου βάσει τῶν διατάξεων τοῦ ἑπομένου ἄρθρου 2, ὡς καὶ τὴν ἐτησίαν διαχειριστικὴν ἔκθεσιν.

Ἡ ἐπαλήθευσις τῶν λογαριασμῶν τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, σχετιζομένη μοναδικῶς μὲ τὸ σύμφωνον τῶν ἐγγραφῶν καὶ τῶν λογιστικῶν ἐγγράφων, ἐντὸς τοῦ πλαισίου τοῦ προϋπολογισμοῦ, διενεργεῖται ὑπὸ τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως, ἡ ὁποία διαβιβάζει τοὺς λογαριασμοὺς τούτους μετὰ σχετικῆς ἐκθέσεως εἰς τὴν Διοικητικὴν Ἐπιτροπήν.

Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ κοινοποιεῖ εἰς τὰ συμβαλλόμενα Κράτη ὁμοῦ μὲ τὴν διαχειριστικὴν ἔκθεσιν τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου καὶ τὸν πίνακα τῶν ἐτησίων λογαριασμῶν τοῦ Γραφείου τούτου καὶ τὰς παρ' αὐτῆς διατυπουμένας ἀποφάσεις καὶ συστάσεις.

δ) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ ἀπευθύνει πρὸς τὴν ἐπιφορτισμένην μὲ τὸν καθορισμὸν τῆς συνθέσεως τῆς Ἐπιτροπῆς διπλωματικὴν διάσκεψιν, δύο τοὐλάχιστον μῆνας πρὸ τῆς συνόδου τῆς διασκέψεως, ἔκθεσιν ἐπὶ τῆς ὅλης δράσεως αὐτῆς κατὰ τὸν ἀπὸ τῆς προηγουμένης διασκέψεως καὶ μετέπειτα χρόνον.

Ἄρθρον 2.

§ 1.—Αἱ δαπάναι τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου βαρύνουν τὰ συμβεβλημένα Κράτη κατ' ἀναλογίαν τοῦ μήκους τῶν σιδ/κῶν γραμμῶν ἢ τῶν διαδρομῶν, ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐφαρμόζεται ἡ Σύμβασις. Αἱ ναυτιλιακαὶ ὅμως γραμμαὶ συμμετέχουν εἰς τὰς δαπάνας κατ' ἀναλογίαν πρὸς τὸ ἥμισυ μόνον τῶν διαδρομῶν των. Δι' ἕκαστον Κράτος, ἡ εἰσφορὰ δὲν δύναται νὰ ὑπερβῇ ἕν ἀνὰ χιλιόμετρον ὁριζόμενον ποσόν. Ἐπὶ προτάσει τῆς ἐν θητείᾳ Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς, τὸ ποσὸν τοῦτο καθορίζεται δι' ἑκάστην πενταετῆ περίοδον ὑπὸ τῆς διπλωματικῆς διασκέψεως ἥτις ἐπιφορτίζεται, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ πρώτου ἄρθρου, παρ. 2, στοιχ. β), μὲ τὸν καθορισμὸν τῆς συνθέσεως τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς διὰ τὴν αὐτὴν πενταετῆ περίοδον. Ἐξαιρετικῶς, δύναται ἡ εἰσφορὰ αὕτη, κατόπιν συμφωνίας μεταξὺ τῆς ἐνδιαφερομένης Κυβερνήσεως καὶ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου καὶ σχετικῆς ἐγκρίσεως τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς, νὰ μειωθῇ κατὰ πεντήκοντα τοῖς ἑκατόν, τὸ πολύ, διὰ γραμμάς, τῶν ὁποίων ἡ ἐκμετάλλευσις ἀσκεῖται ὑπὸ εἰδικοὺς ὅρους. Τὸ ποσὸν τῆς εἰς τὴν ἀνὰ χιλιόμετρον γραμμῆς καθωρισμένην εἰσφορὰν ἀντιστοιχούσης ἐτησίας πιστώσεως ὁρίζεται δι' ἑκάστην χρῆσιν ὑπὸ τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς μετὰ γνώμην τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου. Εἰσπράττεται δὲ αὕτη πάντοτε ἐν τῷ συνόλῳ της. Ἂν αἱ πραγματικαὶ δαπάναι τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου δὲν φθάσουν τὸ κατὰ τὴν ἀνωτέρω βάσιν ὑπολογισθὲν ποσὸν εἰσφορᾶς, τὸ μὴ δαπανηθὲν ὑπόλοιπον περιέρχεται εἰς ἀποθεματικὸν κεφάλαιον.

§ 2.—Ἐπ εὐκαιρίᾳ τῆς ἀποστολῆς πρὸς τὰ συμβεβλημένα Κράτη τῆς διαχειριστικῆς ἐκθέσεως καὶ τοῦ πίνακος τῶν ἐτησίων λογ/σμῶν, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἀπευθύνει εἰς ταῦτα πρόσκλησιν πρὸς πληρωμὴν τῆς εἰσφορᾶς των, εἰς τὰς δαπάνας τῆς ληξάσης χρήσεως. Κράτος, τὸ ὁποῖον μέχρι τῆς 1. Ὀκτωβρίου δὲν θὰ ἔχῃ καταβάλει τὴν μερίδα του ἐπὶ τῶν δαπανῶν, καλεῖται διὰ δευτέραν φορὰν νὰ καταβάλῃ ταύτην. Ἂν ἡ ὑπόμνησις αὕτη παραμείνῃ ἄνευ ἀποτελέσματος, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἐπαναλαμβάνει ταύτην κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ ἑπομένου ἔτους ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἀποστολῆς τῆς διαχειριστικῆς ἐκθέσεώς του διὰ τὴν λήξασαν χρῆσιν. Ἂν, μέχρι τῆς πρώτης τοῦ ἀκολουθοῦντος μηνὸς Ἰουλίου, δὲν ἔχῃ ληφθῆ ὑπ' ὄψιν ἡ ὑπόμνησις αὕτη, θὰ γίνῃ τέταρτον διάβημα πρὸς τὸ καθυστεροῦν Κράτος ἐπὶ σκοπῷ πληρωμῆς τῶν δύο ληξιπροθέσμων ἐτησίων δόσεων. Ἐν ἀποτυχίᾳ καὶ τοῦ διαβήματος τούτου, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον θὰ εἰδοποιήσῃ τὸ ἐν λόγῳ Κράτος, ἐντὸς τριῶν μηνῶν τὸ βραδύτερον, ὅτι ἂν ἡ ἀναμενομένη πληρωμὴ δὲν πραγματοποιηθῇ πρὸ τοῦ τέλους τοῦ ἔτους, ἡ ἀποχή του αὕτη θὰ ἑρμηνευθῇ ὡς σιωπηρὰ ἐκδήλωσις τῆς προθέσεώς του νὰ ἀποχωρήσῃ τῆς Συμβάσεως. Ἂν καὶ εἰς τὸ τελευταῖον τοῦτο διάβημα δὲν δοθῇ συνέχεια πρὸ τῆς 31. Δεκεμβρίου τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον, λαμβάνον ὑπὸ σημείωσιν τὴν σιωπηρῶς ἐκφρασθεῖσαν θέλησιν τοῦ ἐν ἀταξίᾳ Κράτους ὅπως ἀποχωρήσῃ τῆς Συμβάσεως, θὰ προβῇ εἰς τὴν διαγραφὴν τῶν γραμμῶν τοῦ Κράτους τούτου ἐκ τοῦ πίνακος τῶν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν ἐγγεγραμμένων γραμμῶν.

§ 3.—Τὰ μὴ εἰσπραχθέντα ποσὰ πρέπει νὰ καλυφθῶσι, κατὰ τὸ δυνατόν, διὰ τῶν τακτικῶν πιστώσεων, τὰς ὁποίας διαθέτει τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον, δύνανται δὲ νὰ κατανεμηθῶσιν εἰς τέσσαρας χρήσεις. Τὸ μέρος τοῦ ἐλλείμματος, τὸ ὁποῖον δὲν κατέστη δυνατὸν νὰ καλυφθῇ κατὰ τὸν ἀνωτέρω τρόπον, φέρεται ἐν εἰδικῷ λογαριασμῷ εἰς χρέωσιν τῶν λοιπῶν συμβεβλημένων Κρατῶν κατ' ἀναλογίαν πρὸς τὸν ἀριθμὸν χιλιομέτρων τῶν εἰς τὴν Σύμβασιν ὑπαγομένων γραμμῶν κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐν λογ/σμῷ χρεώσεως τοῦ ἐλλείμματος καὶ καθ' ὃ μέτρον ἕκαστον Κράτος, ἐντὸς τῆς διετοῦς περιόδου τῆς ληγούσης μὲ τὴν ἀποχώρησιν τοῦ ἐν ἀταξίᾳ Κράτους, μετέσχε μετ' αὐτοῦ τῆς Συμβάσεως.

§ 4.—Κράτος, τοῦ ὁποίου αἱ γραμμαὶ διεγράφησαν κατὰ τοὺς ἀνωτέρω ἐν παρ. 2 ἀναφερομένους ὅρους, δύναται νὰ ἐπιτύχῃ τὴν ἐπανεισδοχὴν τούτων εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν μόνον μετὰ προηγουμένην καταβολὴν τῶν ὀφειλομένων ποσῶν διὰ τὰ ὑπ' ὄψιν ἔτη, ἐντόκως δὲ πρὸς πέντε τοῖς ἑκατὸν ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ ἔκτου μηνὸς μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν καθ' ἣν τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἀπηύθυνεν αὐτῷ τὴν πρώτην πρόσκλησιν πρὸς πληρωμὴν τῶν βαρυνουσῶν τοῦτο εἰσφορῶν.

Ἄρθρον 3.

§ 1.—Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον δημοσιεύει μηνιαῖον δελτίον περιλαμβάνον τὰς ἀναγκαίας πρὸς ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως πληροφορίας, συγκεκριμένως δὲ τὰς σχετικὰς μὲ τὸν πίνακα τῶν γραμμῶν τῶν σιδ/κῶν καὶ ἄλλων μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων ἀνακοινώσεις καὶ τὰς τοιαύτας σχετικῶς μὲ τὰ ἀποκλειόμενα τῆς μεταφορᾶς ἢ τὰ ὑπὸ ὅρους μεταφερόμενα ἐμπορεύματα, ὡς καὶ μελέτας, ἃς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον κρίνει σκόπιμον νὰ περιλάβῃ ἐν αὐτῷ.

§ 2.—Τὸ δελτίον συντάσσεται εἰς γαλλικὴν καὶ γερμανικὴν γλῶσσαν.

Εἰς ἕκαστον Κράτος καὶ εἰς ἑκάστην ἐνδιαφερομένην διοίκησιν ἀποστέλλεται ἓν ἀντίτυπον δωρεάν. Τὰ ἐπὶ πλέον τοῦ ἑνὸς αἰτούμενα ἀντίτυπα παρέχονται ἐπὶ πληρωμῇ εἰς τιμὴν ὁριζομένην ὑπὸ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

Ἄρθρον 4.

§ 1.—Αἱ καταστάσεις καὶ αἱ ἀπαιτήσεις ἐκ διεθνῶν μεταφορῶν, αἱ ὁποῖαι παραμένουν ἀπλήρωτοι, δύνανται νὰ ἀποσταλῶσιν ὑπὸ τῆς δικαιούχου ἐπιχειρήσεως πρὸς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἐπὶ σκοπῷ ὅπως τοῦτο διευκολύνῃ τὴν εἴσπραξίν των. Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἀπευθύνει πρὸς τοῦτο ὄχλησιν πρὸς τὴν ὀφειλέτιδα μεταφορικὴν ἐπιχείρησιν πρὸς διακανονισμὸν τοῦ ὀφειλομένου ποσοῦ ἢ αἰτιολόγησιν τῆς πρὸς πληρωμὴν ἀρνήσεώς της.

§ 2.—Ἂν τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον κρίνῃ ὅτι αἱ προτεινόμεναι δικαιολογίαι τῆς ἀρνήσεως εἶναι ἐπαρκῶς βάσιμοι, παραπέμπει τοὺς ἀντιδίκους εἰς προσφυγὴν ἐνώπιον τοῦ ἁρμοδίου δικαστηρίου ἢ, ἂν οἱ ἀντίδικοι ζητήσουν τοῦτο, ἐνώπιον τοῦ ἐν ἄρθρῳ 61 τῆς Συμβάσεως (Παράρτημα VII) προβλεπομένου διαιτητικοῦ δικαστηρίου.

§ 3.—Ἂν τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον κρίνῃ ὅτι ὀφείλεται πράγματι τὸ ὅλον ἢ μέρος τοῦ ἀξιουμένου ποσοῦ, δύναται, ἀφοῦ συμβουλευθῇ ἐμπειρογνώμονα, νὰ δηλώσῃ ὅτι ἡ ὀφειλέτις μεταφορικὴ ἐπιχείρησις ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλῃ εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον τὸ ὅλον ἢ μέρος τῆς ἀπαιτήσεως. Τὸ οὕτω καταβαλλόμενον ποσὸν πρέπει νὰ παραμείνῃ κατατεθειμένον μέχρις ἐκδόσεως ἀποφάσεως ἐπὶ τῆς οὐσίας τῆς διαφορᾶς ὑπὸ τοῦ ἁρμοδίου δικαστηρίου ἢ ὑπὸ τοῦ ἐν ἄρθρῳ 61 τῆς Συμβάσεως (Παράρτημα VII) προβλεπομένου διαιτητικοῦ δικαστηρίου.

§ 4.—Ἂν ἡ μεταφορικὴ ἐπιχείρησις δὲν συμμορφωθῇ ἐντὸς δέκα πέντε ἡμερῶν πρὸς τὰς ἐπιταγὰς τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, ἀπευθύνεται πρὸς αὐτὴν νέα ὄχλησις περιλαμβάνουσα καὶ ὑπόδειξιν τῶν συνεπειῶν τῆς ἀρνήσεώς της.

§ 5.—Μετὰ δεκαήμερον ἀπὸ τῆς νέας ταύτης ὀχλήσεως, ἐφ' ὅσον αὕτη παρέμεινεν ἀτελεσφόρητος, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἀπευθύνει πρὸς τὸ συμβεβλημένον Κράτος, ἐκ τοῦ ὁποίου ἐξαρτᾶται ἡ μεταφορικὴ ἐπιχείρησις, ἠτιολογημένην εἰδοποίησιν μετὰ προσκλήσεως πρὸς τὸ Κράτος τοῦτο ὅπως σκεφθῇ περὶ τῶν ληπτέων μέτρων, συγκεκριμένως δὲ ὅπως τοῦτο ἐξετάσῃ ἂν πρέπει νὰ διατηρήσῃ ἐν τῷ πίνακι τὰς γραμμὰς τῆς ὀφειλέτιδος ἐπιχειρήσεως.

§ 6.— Ἂν τὸ συμβεβλημένον Κράτος, ἐκ τοῦ ὁποίου ἐξαρτᾶται ἡ ὀφειλέτις μεταφορικὴ ἐπιχείρησις, δηλώσῃ ὅτι, παρὰ τὴν μὴ πληρωμήν, δὲν νομίζει ὅτι ὀφείλει νὰ διαγράψῃ ἐκ τοῦ πίνακος τὴν ἐπιχείρησιν ταύτην ἢ ἂν ἀφήσῃ ἀναπάντητον ἐπὶ ἓξ ἑβδομάδας τὴν ἀνακοίνωσιν τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, θεωρεῖται τοῦτο αὐτοδικαίως ἀναδεχθὲν τὴν ἐγγύησιν περὶ φερεγγυότητος τῆς ἐν λόγῳ ἐπιχειρήσεως δι' ὅ,τι ἀφορᾷ εἰς τὰς ἐκ διεθνῶν μεταφορῶν προκυπτούσας κατ' αὐτῆς ἀπαιτήσεις.

Ἄρθρον 5.

Πρὸς κάλυψιν δαπανῶν, προκυπτουσῶν ἐκ τῶν ἐν ἄρθρῳ 58 παρ. 1, ὑπὸ στοιχεῖα δ) ἕως στ) τῆς Συμβάσεως προβλεπομένων ἐνεργειῶν, εἰσπράττεται ἰδιαιτέρα ἀμοιβή. Τὸ ποσὸν τῆς ἀμοιβῆς ταύτης ὁρίζεται ὑπὸ τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς ἐπὶ προτάσει τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

(Ἄρθρον 69, παρ. 3 καὶ 4)

Καταστατικὸν τῆς Ἐπιτροπῆς ἀναθεωρήσεως, καὶ τῶν Ἐπιτροπῶν ἐμπειρογνωμόνων.

Ἄρθρον 1.

Αἱ Κυβερνήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἀνακοινοῦσι τὰς προτάσεις των ἐπὶ θεμάτων ἁρμοδιότητος τῶν ἐπιτροπῶν πρὸς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν διεθνῶν σιδ/κῶν μεταφορῶν, τὸ ὁποῖον γνωστοποιεῖ ταύτας ἀμέσως πρὸς τὰ ἄλλα συμβεβλημένα Κράτη.

Ἄρθρον 2.

Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον συγκαλεῖ εἰς σύνοδον τὰς ἐπιτροπὰς ὁσάκις ὑπάρχει ἀνάγκη ἢ ἐπὶ τῇ αἰτήσει πέντε τοὐλάχιστον συμβεβλημένων Κρατῶν.

Περὶ τῶν συνόδων τῶν ἐπιτροπῶν εἰδοποιοῦνται ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη πρὸ δύο μηνῶν. Ἡ εἰδοποίησις πρέπει νὰ μνημονεύῃ ἀκριβῶς τὰ θέματα, τῶν ὁποίων ζητεῖται ἡ ἐγγραφὴ ἐν τῇ ἡμερησίᾳ διατάξει.

Ἄρθρον 3.

Ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη δύνανται νὰ συμμετέχουν εἰς τὰς ἐργασίας τῶν ἐπιτροπῶν.

Εἶναι δυνατὴ ἡ ἀντιπροσώπευσις Κράτους τινος δι' ἑτέρου Κράτους. Ἕν, ὅμως, Κράτος δὲν δύναται νὰ ἀντιπροσωπεύσῃ περισσότερα τῶν δύο Κρατῶν.

Ἕκαστον Κράτος βαρύνεται μὲ τὰς δαπάνας τῶν ἀντιπροσώπων του.

Ἄρθρον 4.

Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον εἰσηγεῖται τὰ ἐξεταστέα θέματα καὶ ἀναλαμβάνει τὴν ὑπηρεσίαν Γραμματείας τῶν ἐπιτροπῶν.

Ὁ Γενικὸς Διευθυντὴς τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου ἢ ἐκπρόσωπος αὐτοῦ συμμετέχει εἰς τὰς συνεδριάσεις τῶν ἐπιτροπῶν μετὰ συμβουλευτικῆς ψήφου.

Ἄρθρον 5.

Ἀπὸ συμφώνου μετὰ τῆς πλειοψηφίας τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον προσκαλεῖ ὅπως παραστῶσιν εἰς τὰς συνεδριάσεις τῶν Ἐπιτροπῶν μετὰ συμβουλευτικῆς ψήφου καὶ ἀντιπροσώπους :

α) μὴ συμβεβλημένων κρατῶν,

β) διεθνῶν διακυβερνητικῶν Ὀργανισμῶν, ἁρμοδίων εἰς τὰς μεταφοράς, ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀμοιβαιότητος,

γ) διεθνῶν, μὴ διακυβερνητικῶν Ὀργανισμῶν, ἀσχολουμένων μὲ τὰς μεταφοράς, ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀμοιβαιότητος.

Ἄρθρον 6.

Ἡ Ἐπιτροπὴ ἀναθεωρήσεως συγκροτεῖται νομίμως ὅταν τὸ ἥμισυ τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἐκπροσωπῆται ἐν αὐτῇ. Αἱ Ἐπιτροπαὶ ἐμπειρογνωμόνων συγκροτοῦνται νομίμως ὅταν τὸ τρίτον τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἐκπροσωπῆται ἐν αὐταῖς.

Ἄρθρον 7.

Αἱ ἐπιτροπαὶ ὁρίζουν δι' ἑκάστην συνεδρίασιν ἕνα πρόεδρον καὶ ἕνα ἢ δύο ἀντιπροέδρους.

Ἄρθρον 8.

Αἱ συζητήσεις γίνονται εἰς γαλλικὴν καὶ εἰς γερμανικὴν γλῶσσαν.

Αἱ ἐκθέσεις τῶν μελῶν τῶν ἐπιτροπῶν μεταφράζονται ἀμέσως διὰ ζώσης φωνῆς καὶ κατὰ τὸ οὐσιαστικὸν αὐτῶν περιεχόμενον.

Τὸ κείμενον τῶν προτάσεων καὶ τῶν ἀνακοινώσεων τοῦ Προέδρου μεταφράζεται διεξοδικῶς.

Ἄρθρον 9.

Ἡ ψηφοφορία γίνεται κατ' ἀντιπροσωπείαν καί, ἐφ' ὅσον διατυποῦται πρὸς τοῦτο αἴτησις, δι' ὀνομαστικῆς κλήσεως. Ἡ ἀντιπροσωπεία ἑκάστου συμβεβλημένου Κράτους, ἀντιπροσωπευομένου ἐν τῇ συνεδριάσει, δικαιοῦται μιᾶς μόνον

ψήφου. Ἡ πρότασις γίνεται δεκτὴ ἐφ' ὅσον ὁ ἀριθμὸς τῶν ὑπὲρ τῆς ἀποδοχῆς ψήφων εἶναι :

α) τοὐλάχιστον ἴσος μὲ τὸ τρίτον τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐν τῇ Ἐπιτροπῇ ἀντιπροσωπευομένων Κρατῶν,

β) ἀνώτερος τοῦ ἀριθμοῦ τῶν κατὰ τῆς ἀποδοχῆς ψήφων.

Ἄρθρον 10.

Τὰ πρακτικὰ τῶν συνεδριάσεων θὰ περιλαμβάνουν περίληψιν τῶν συζητήσεων εἰς ἀμφοτέρας τὰς γλώσσας.

Αἱ προτάσεις καὶ αἱ ἀποφάσεις πρέπει νὰ καταχωρίζωνται εἰς τὰ πρακτικὰ εἰς ἀμφοτέρας τὰς γλώσσας. Ἐν ἀσυμφωνίᾳ μεταξὺ τῶν γαλλικοῦ καὶ γερμανικοῦ κειμένων, ὡς πρὸς τὰς ἀποφάσεις ὑπερισχύει τὸ γαλλικὸν κείμενον.

Τὰ πρακτικὰ διανέμονται εἰς τὰ μέλη τὸ ταχύτερον δυνατόν, ἐφ' ὅσον δὲ ἡ ἔγκρισις τούτων δὲν εἶναι δυνατὴ ἐντὸς τῆς συνόδου, τὰ μέλη θὰ ἀποστείλουν τὰς τυχὸν διορθώσεις εἰς τὴν Γραμματείαν ἐντὸς εὐλόγου προθεσμίας.

Ἄρθρον 11.

Πρὸς διευκόλυνσιν τῶν ἐργασιῶν, αἱ ἐπιτροπαὶ δύνανται νὰ συστήσουν ὑποεπιτροπάς. Δύνανται ἐπίσης αὗται νὰ συστήσουν ὑποεπιτροπὰς διὰ τὴν προετοιμασίαν ὡρισμένων θεμάτων διὰ μεταγενεστέραν σύνοδον.

Ἑκάστη ὑποεπιτροπὴ ὁρίζει ἕνα πρόεδρον, ἕνα ἀντιπρόεδρον καί, ἐφ' ὅσον ὑπάρχῃ ἀνάγκη, ἕνα εἰσηγητήν. Κατὰ τὰ λοιπά, ἐφαρμόζονται εἰς τὰς ὑποεπιτροπὰς ἀναλογικῶς αἱ διατάξεις τῶν ἄρθρων 1 ἕως 5 καὶ 8 ἕως 10.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

(Ἄρθρον 60, παρ. 1)

Διεθνὴς Κανονισμὸς περὶ μεταφορᾶς τῶν ἰδιωτικῶν φορτηγῶν ὀχημάτων (RIP)

(Κείμενον ὑπαγόμενον εἰς εἰδικὴν ἀναθεωρητικὴν διαδικασίαν).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

(Ἄρθρον 60, παρ. 2).

Διεθνὴς Κανονισμὸς περὶ μεταφορᾶς ἐμπορευματοκιβωτίων (Containers)—(RICo).

(Κείμενον ὑπαγόμενον εἰς εἰδικὴν ἀναθεωρητικὴν διαδικασίαν)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

(Ἄρθρον 68, παρ. 3)

Διεθνὴς Κανονισμὸς διὰ τὴν μεταφορὰν δεμάτων ἐξπρὲς (Colis Express)-(RIEx)

§ 1.—Θεωροῦνται ὡς δέματα ἐξπρὲς ἐκεῖνα μόνον τὰ ἐμπορεύματα, τὰ ὁποῖα μεταφέρονται κατὰ τρόπον ἰδιαιτέρως ταχὺν καὶ κατὰ τοὺς ὅρους διεθνοῦς τιμολογίου. Δύνανται νὰ γίνουν δεκτὰ ὡς δέματα ἐξπρὲς τὰ ἐμ/τα μόνον ἐκεῖνα, τῶν ὁποίων εἶναι δυνατὴ ἡ φόρτωσις ἐντὸς τῶν σκευοφόρων τῶν ἐπιβατικῶν ἁμαξ/χιῶν. Τὰ τιμολόγια, ὅμως, δύνανται νὰ προβλέψουν παρεκκλίσεις ἐκ τοῦ κανόνος τούτου.

§ 2.—Ἀποκλείονται τῆς μεταφορᾶς τὰ ἐν ἄρθρῳ 3 τῆς παρούσης Συμβάσεως ὁριζόμενα ἐμπ/τα. Αἱ ἐν τῷ Παραρτήματι Ι τῆς Συμβάσεως κατονομαζόμεναι ὕλαι καὶ ἀντικείμενα, ὡς καὶ τὰ προβλεπόμενα ἐν ταῖς, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 4, παρ. 2 τῆς Συμβάσεως, συναπτομέναις συμφωνίαις γίνονται δεκτὰ εἰς μεταφορὰν ὡς δέματα ἐξπρὲς μόνον ἂν ὁ τρόπος οὗτος μεταφορᾶς ρητῶς προβλέπεται ἐν τῷ ρηθέντι Παραρτήματι ἢ ἐν ταῖς ρηθείσαις συμφωνίαις. Τὰ τιμολόγια ὁρίζουν ἂν καὶ ἄλλα ἀκόμη ἐμπορεύματα εἶναι δυνατὸν νὰ ἀποκλεισθῶσι τελείως τῆς μεταφορᾶς ἢ νὰ γίνουν δεκτὰ ὑπὸ ὡρισμένους ὅρους.

§ 3.—Τὰ δέματα ἐξπρὲς δύνανται νὰ παραδίδωνται πρὸς μεταφορὰν βάσει ἐγγράφου διαφόρου ἀπὸ τὸ ὁρισθὲν κατ' ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τῆς παρ. 1 τοῦ ἄρθρου 6 τῆς παρούσης Συμβάσεως. Τὸ χρησιμοποιητέον ὑπόδειγμα καὶ αἱ εἰς τοῦτο ὑποχρεωτικῶς ἀναγραπτέαι ἢ αἱ δυνάμεναι νὰ ἀναγραφῶσιν ἐνδείξεις καθορίζονται διὰ τοῦ τιμολογίου. Ὁπωσδήποτε. πρέπει τὸ ἐν λόγῳ ἔγγραφον νὰ περιλαμβάνῃ τὰς κάτωθι ἐνδείξεις :

α) τὴν ἔνδειξιν τῶν σταθμῶν ἀποστολῆς καὶ προορισμοῦ,

β) τὸ ὀνοματεπώνυμον καὶ τὴν διεύθυνσιν τοῦ ἀποστολέως καὶ τοῦ παραλήπτου,

γ) τὸ ποσὸν τῶν δεμάτων, τὴν περιγραφὴν τῆς συσκευασίας καὶ τὸν καθορισμὸν τοῦ εἴδους τοῦ ἐμπορεύματος,

δ) τὸν καθορισμὸν τῶν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν τελωνειακῶν καὶ ἄλλων διοικητικῶν διατυπώσεων ἐπισυναπτομένων ἐγγράφων.

§ 4.—Ὁ ἀποστολεὺς εὐθύνεται διὰ τὴν ἀκρίβειαν τῶν ἐν τῷ ἐγγράφῳ τῆς μεταφορᾶς ἀναγραφεισῶν ἐνδείξεων καὶ δηλώσεων, εἴτε ὑπ' αὐτοῦ τοῦ ἰδίου, εἴτε ὑπὸ τοῦ σιδ/μου, κατὰ τὰς ὁδηγίας του. Ὑπέχει δὲ ὅλας τὰς συνεπείας, τὰς προκυπτούσας ἐκ τοῦ ὅτι αἱ ἐνδείξεις καὶ αἱ δηλώσεις αὗται εἶναι ἐνδεχομένως, ἀνώμαλοι, ἀνακριβεῖς ἢ ἀτελεῖς.

§ 5.—Τὰ δέματα ἐξπρὲς θὰ μεταφέρωνται διὰ ταχέων μέσων ἐντὸς τῶν ἐν τοῖς τιμολογίοις ὁριζομένων προθεσμιῶν. Αἱ προθεσμίαι παραδόσεως πρέπει νὰ εἶναι, ὁπωσδήποτε βραχύτεραι τῶν διὰ τὰς ἀποστολὰς μεγάλης ταχύτητος ἀντιστοίχως προβλεπομένων προθεσμιῶν.

§ 6.—Τὰ τιμολόγια δύνανται ἐπίσης νὰ προβλέψουν παρεκκλίσεις ἐν σχέσει πρὸς ἄλλας, πλὴν τῶν ἀνωτέρω καθοριζομένων, διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως. Οὐδεμία ὅμως δύναται νὰ ὑπάρξῃ, παρέκκλισις ἐκ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 26 27, 28, 29, 31, 32, 33 καὶ 37 ἕως καὶ 47 τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Ἐφ' ὅσον αἱ ἀνωτέρω διατάξεις ὡς καὶ αἱ τῶν τιμολογίων τοιαῦται δὲν ἀντίκεινται εἰς τοῦτο, αἱ διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως εἶναι ἐφαρμοστέαι καὶ εἰς τὴν μεταφορὰν δεμάτων ἐξπρές.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

(Ἄρθρον 61)

Κανονισμὸς διαιτησίας.

Ἄρθρον 1.

Ἀριθμὸς διαιτητῶν.

Τὰ διαιτητικὰ δικαστήρια, τὰ ὁποῖα συγκροτοῦνται διὰ τὴν ἐκδίκασιν διαφορῶν, ἐξαιρέσει τῶν μεταξὺ Κρατῶν τοιούτων, συντίθενται ἐξ ἑνός, ἐκ τριῶν ἢ ἐκ πέντε διαιτητῶν, κατὰ τοὺς ὅρους τοῦ οἰκείου συνυποσχετικοῦ.

Ἄρθρον 2.

Ἐκλογὴ τῶν διαιτητῶν.

§ 1.—Ὁ πίναξ διαιτητῶν καταρτίζεται ἐκ τῶν προτέρων. Ἕκαστον τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν δύναται νὰ ὁρίσῃ δύο, τὸ πολύ, ὑπηκόους του, κεκτημένους εἰδικὴν κατάρτισιν εἰς τὸ διεθνὲς δίκαιον τῶν μεταφορῶν, ἵνα ἐγγραφῶσιν εἰς τὸν ὑπὸ τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως καταρτιζόμενον καὶ ἑκάστοτε συμπληρούμενον πίνακα διαιτητῶν.

§ 2.—Ἂν τὸ συνυποσχετικὸν προβλέπῃ ἕνα μόνον διαιτητήν, οὗτος ἐκλέγεται διὰ κοινῆς συμφωνίας τῶν ἐν ἀντιδικίᾳ μερῶν.

Ἂν τὸ συνυποσχετικὸν προβλέπῃ τρεῖς ἢ πέντε διαιτητάς, ἕκαστος τῶν διαδίκων ἐκλέγει ἕνα ἢ δύο, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, διαιτητάς.

Οἱ κατὰ τὸ προηγούμενον ἐδάφιον ἐκλεγέντες διαιτηταὶ ὁρίζουν διὰ κοινῆς συμφωνίας τὸν τρίτον ἢ τὸν πέμπτον, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, διαιτητὴν ὅστις καὶ προεδρεύει τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου.

Ἂν οἱ διάδικοι διαφωνοῦν ὡς πρὸς τὴν ἐκλογὴν τοῦ μοναδικοῦ διαιτητοῦ ἢ ἂν οἱ ὑπὸ τῶν διαδίκων ἐκλεγέντες διαιτηταὶ διαφωνοῦν ὡς πρὸς τὸν ὁρισμὸν τοῦ τρίτου ἢ τοῦ πέμπτου, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, διαιτητοῦ, τὸ διαιτητικὸν δικαστήριον συμπληροῦται διὰ διαιτητοῦ ὁριζομένου, ἐπὶ αἰτήσει τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, ὑπὸ τοῦ Προέδρου τοῦ Ἑλβετικοῦ Ὁμοσπονδιακοῦ δικαστηρίου. Τὸ διαιτητικὸν δικαστήριον συντίθεται ἐκ προσώπων ἐγγεγραμμένων εἰς τὸν κατὰ τὴν παρ. 1 πίνακα. Ἂν, ὅμως, τὸ συνυποσχετικὸν

προβλέπῃ πέντε διαιτητάς, ἑκάτερος τῶν διαδίκων δύναται νὰ ὁρίσῃ ἕνα διαιτητὴν ἐκτὸς τοῦ πίνακος.

§ 3.—Ὁ μοναδικός, ὁ τρίτος ἢ ὁ πέμπτος διαιτητὴς πρέπει νὰ εἶναι ἐθνικότητος διαφόρου τῆς τῶν διαδίκων.

Ἡ ἐν τῇ ἐπιδίκῳ διαφορᾷ παρέμβασις τρίτου προσώπου οὐδόλως ἐπηρεάζει τὴν σύνθεσιν τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου.

Ἄρθρον 3.

Συνυποσχετικόν.

Οἱ εἰς διαιτησίαν προσφεύγοντες διάδικοι συνάπτουν συνυποσχετικόν, τὸ ὁποῖον καθορίζει εἰδικῶς :

α) τὸ ἀντικείμενον τῆς διαφορᾶς, ὁριζόμενον μετὰ πάσης δυνατῆς ἀκριβείας καὶ σαφηνείας,

β) τὴν σύνθεσιν τοῦ δικαστηρίου καὶ τὰς ἀναγκαίας διὰ τὸ ὁρισμόν τοῦ ἢ τῶν διαιτητῶν προθεσμίας,

γ) τὸν τόπον συνόδου τοῦ δικαστηρίου.

Διὰ τὴν ἔναρξιν τῆς διαιτητικῆς διαδικασίας, τὸ συνυποσχετικὸν πρέπει νὰ κοινοποιηθῇ εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον.

Ἄρθρον 4.

Διαδικασία.

Αὐτὸ τοῦτο τὸ διαιτητικὸν δικαστήριον ἀποφασίζει περὶ τῆς ἀκολουθητέας διαδικασίας, λαμβάνον πρὸς τοῦτο ὑπ' ὄψιν συγκεκριμένως τὰς κάτωθι διατάξεις :

α) τὸ διαιτητικὸν δικαστήριον ἐρευνᾷ καὶ κρίνει τὴν ἧς ἐπελήφθη ἐπίδικον διαφορὰν βάσει τῶν ὑπὸ τῶν διαδίκων προσαχθέντων στοιχείων χωρὶς νὰ δεσμεύεται ὡς πρὸς τὴν κρίσιν του ἀπὸ οἱασδήποτε ἑρμηνείας τῶν διαδίκων,

β) δὲν δύναται νὰ ἐπιδικάσῃ τίποτε περισσότερον ἢ διάφορον τοῦ ἀντικειμένου τῆς αἰτήσεως τοῦ ἐνάγοντος, οὐδὲ ἔλαττον ἐκείνου, ὅπερ ὁ ἐναγόμενος ἀνεγνώρισεν ὡς ὀφειλόμενον,

γ) ἡ διαιτητικὴ ἀπόφασις, δεόντως ἠτιολογημένη, συντάσσεται ὑπὸ τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου καὶ κοινοποιεῖται πρὸς τοὺς διαδίκους μέσῳ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου,

δ) ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν ἀντίθετος διάταξις ἀναγκαστικοῦ δικαίου ἰσχύει ἐν τῷ τόπῳ ὅπου ἑδρεύει τὸ διαιτητικὸν δικαστήριον, ἡ διαιτητικὴ ἀπόφασις εἰς οὐδὲν ὑπόκειται ἔνδικον μέσον ἐκτὸς τῆς ἀναθεωρήσεως καὶ τῆς ἐπὶ ἀκυρότητι προσβολῆς.

Ἄρθρον 5.

Γραμματεία.

Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἐκτελεῖ χρέη γραμματέως τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου.

Ἄρθρον 6.

Τέλη.

Ἡ διαιτητικὴ ἀπόφασις ὁρίζει τὸ ποσὸν τῶν δικαστικῶν δαπανῶν καὶ τελῶν, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ἀμοιβῶν τῶν διαιτητῶν, καὶ ὁρίζει εἰς ποῖον ἐκ τῶν διαδίκων εἶναι τοῦτο καταλογιστέον ἢ κατὰ ποίαν ἀναλογίαν εἶναι τοῦτο κατανεμητέον μεταξὺ τῶν διαδίκων.

CONVENTION INTERNATIONALE CONCERNANT LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES PAR CHEMINS DE FER (CIV)

Les plénipotentiaires soussignés

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

TITRE I
OBJET ET PORTÉE DE LA CONVENTION

Article 1

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

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

§ 2. — Les transports dont la gare, (1) de départ et la gare d'arrivée sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit ne sont pas soumis à la présente Convention:

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

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

§ 3. — Les transports entre gares de deux Etats limitrophes et 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 des chemins 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 droit de l'Etat dont relèvent les chemins de fer qui exploitent les lignes par lesquelles s'effectue le transport.

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

Article 2.

Dispositions relatives aux transports mixtes.

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

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

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

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

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

Article 3.

Obligation pour le chemin de fer de transporter.

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

a) le voyageur se conforme aux prescriptions de la présente Convention et des tarifs internationaux ;

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

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

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

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

TITRE II

DU CONTRAT DE TRANSPORT

CHAPITRE I

Transport des voyageurs.

Article 4.

Droit au transport.

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

Article 5.

Billets.

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

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

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

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

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

d) le prix de transport;

e) le jour où commence la validité;

f) la durée de validité.

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

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

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

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

Article 6.

Réduction de prix pour les enfants.

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

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

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

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

Article 7.

Durée de validité des billets. Arrêts aux gares intermédiaires. Utilisation des places.

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

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

Article 8.

Changement de classe ou de train.

Le voyageur peut occuper une place d'une classe supérieure ou passer dans un train de catégorie supérieure à celle qui est indiquée sur le billet ou faire modifier l'itinéraire, dans les conditions fixées par les tarifs internationaux.

Article 9.

Voyageur sans billet valable.

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

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

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

Article 10.

Personnes exclues du train ou admises sous conditions.

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

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

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

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

Article 11.

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

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

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

§ 2.— Ne peuvent être introduits dans les voitures :

a) les matières et objets exclus du transport comme bagages en vertu de l'article 15, lettre c), sauf exceptions prévues dans les tarifs; toutefois, les voyageurs qui, dans l'exercice d'un service public ou moyennant une autorisation légale ou administrative, portent une arme à feu, sont autorisés à prendre avec eux des munitions sans dépasser la plus faible des limites fixées par les règlements en vigueur sur les territoires empruntés; il est permis aux gardes accompagnant des prisonniers et voyageant avec ceux-ci dans des voitures ou compartiments spéciaux de prendre avec eux des armes à feu chargées;

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

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

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

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

§ 4.— Les employés du chemin de fer ont le droit de s'assurer, en présence du voyageur, de la nature des objets introduits dans les voitures, quand il existe des motifs sérieux de présumer une contravention aux dispositions du § 2, à l'exception de celles qui concernent le § 2, lettre c). Si'il n'est pas possible de déterminer quelle est la personne qui a pris avec elle les objets soumis à vérification, le chemin de fer effectue celle-ci en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer.

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

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

Article 12.

Trains. Horaires.

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

§ 2.—Les chemins de fer doivent porter de manière appropriée l'horaire des trains à la connaissance du public.

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

Article 13.

Correspondances manquées. Suppressions de trains.

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

CHAPITRE II

Transport des bagages.

Article 14.

Objets admis au transport.

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

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

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

Article 15.

Objets exclus du transport.

Sont exclus du transport comme bagages :

a) les objets dont le transport est réservé à l'adminis-

tration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir par les bagages ;

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

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

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

Article 16.

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

§ 1.— Le détenteur du bulletin de bagages est responsable de l'observation des prescriptions des articles 14 et 15; il supporte toutes les conséquences d'une infraction à ces prescriptions.

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

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

Article 17.

Conditionnement, emballage et marquage des bagages

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

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

Article 18.

Enregistrement et transport des bagages.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 19.

Bulletin de bagages.

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

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

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

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

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

Article 20.

Livraison.

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

Sont assimilés à la livraison des bagages au détenteur du bulletin, la remise de ceux-ci, effectuée conformément aux dispositions en vigueur, aux autorités de dou-

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

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE III

Dispositions communes au transport des voyageurs et des bagages.

Article 21.

Tarifs. Accords particuliers.

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 22.

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

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

Article 23.

Restitutions et paiements supplémentaires.

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

a) le billet n'a pas été utilisé ou l'a été partiellement,

b) par suite du manque de place, le billet a été utilisé dans une classe ou une catégorie de train inférieure à celle pour laquelle il a été délivré,

c) les bagages ont été retirés, soit à la gare expéditrice, soit à une gare intermédiaire.

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

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

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

§ 4.— En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur dans la détermination des frais de transport et des frais divers, le trop-perçu doit être remboursé par le chemin de fer, le moins-perçu versé par le voyageur, lorsqu'il dépasse deux francs par billet ou par bulletin de bagages.

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

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

Article 24.

Contestations.

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

TITRE III

RESPONSABILITÉ. ACTIONS

CHAPITRE I

Responsabilité.

Article 25.

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

§ 1.— La responsabilité du chemin de fer pour la mort, les blessures et toute autre atteinte à l'intégrité corporelle d'un voyageur, ainsi que pour les dommages causés par le retard ou la suppression d'un train ou par une correspondance manquée, reste soumise aux lois et réglements de l'Etat où le fait s'est produit.

§ 2.— Le chemin de fer n'est responsable, en ce qui concerne les colis à main et les animaux dont la surveillance incombe au voyageur en vertu de l'article 11, § 5, que des dommages causés par sa faute.

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

Article 26.

Responsabilité collective des chemins de fer pour les bagages.

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

§ 2.— Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge des bagages, participe au contrat de transport et assume les obligations qui en résultent, sans préjudice des dispositions de l'article 39, § 2, concernant le chemin de fer destinataire.

Article 27.

Etendue de la responsabilité.

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

§ 2.— Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si le retard à la livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause une faute du voyageur, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre des bagages ou des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

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

Article 28.

Charge de la preuve.

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

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

Article 29.

Présomption de perte des bagages. Cas où ils sont retrouvés.

§ 1.— L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d' autres preuves, considérer un colis comme perdu quand il n'a pas été livré ou mis à sa disposition dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 20, § 2.

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

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

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

Article 30.

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

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

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

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

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

Article 31.

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

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

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser:

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

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

Article 32.

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

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

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

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

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

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

Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux § § 1 et 2 avec celles prévues aux articles 30 et 31 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité totale supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

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

Article 33.

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

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

Article 34.

Intérêts de l'indemnité. Restitution des indemnités.

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

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

§ 2.— Toute indemnité irdûment perçue doit être restituée.

Article 35.

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents.

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

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

Article 36.

Exercice d'actions extracontractuelles.

Dans tous les cas régis par la présente Convention, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limites qui s'y trouvent prévues.

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

CHAPITRE II

Réclamations administratives. Actions judiciaires. Procédure et prescription.

Article 37.

Réclamations administratives.

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

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

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

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

Article 38.

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

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

Article 39.

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

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

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

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

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

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

Article 40.

Compétence.

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

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

Article 41.

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

§ 1. — Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le chemin de fer ou lorsque l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer est tenu de dresser, sans délai et si possible en présence de

cet ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état des bagages, leur poids et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

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

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

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

Article 42.

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

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

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

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

b) en cas de réclamation pour retard, lorsqu'elle est faite à l'un des chemins de fer désignés par l'article 39, § 2, dans un délai ne dépassant pas vingt et un jours non compris celui de la réception des bagages par l'ayant droit;

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

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

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

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

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

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

Article 43.

Prescription de l'action.

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

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

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

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

§ 2. — La prescription court:

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

b) pour les actions en indemnité pour perte totale: du quatorzième jour qui suit l'expiration du délai prévu à l'article 20, § 2;

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

d) pour les actions en paiement d'un supplément de droit réclame par la douane ou d'autres autorités administratives; du jour de la réclamation de la douane ou de ces autorités;

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

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

§ 3. — En cas de réclamation administrative adressée au chemin de fer conformément à l'article 37, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

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

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

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

CHAPITRE III

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

Article 44.

Règlement des comptes entre chemins de fer.

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

Article 45.

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

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

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

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

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

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

Article 46.

Recours en cas d'indemnité pour retard à la livraison.

Les règles énoncées dans l'article 45 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour retard. Si le retard a eu pour cause des irrégularités constatées sur plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

Article 47.

Procédure de recours.

§ 1. — Le chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 45 et 46 n'est jamais habilité à contester le bien-fondé du paiement effectué par l'administration exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par l'autorité de justice après que l'assignation lui avait été dûment signifiée et qu'il avait été mis à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixe, selon les circonstances de fait, les délais impartis pour la signification et pour l'intervention.

§ 2. — Le chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer intéressés avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 3. — Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4. — Les chemins de fer actionnés ne peuvent exercer aucun recours ultérieur.

§ 5. — Il n'est pas permis d'introduire les recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

Article 48.

Compétence pour les recours.

§ 1. — Le juge du siège du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours.

§ 2. — Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur a le droit de choisir entre les juges compétents, en vertu du § 1, celui devant lequel il porte sa demande.

Article 49.

Accords au sujet des recours.

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux règles de recours réciproques, définies au chapitre III.

TITRE IV

DISPOSITION DIVERSES

Article 50.

Application du droit national.

A défaut de stipulations dans la présente Convention, dans les dispositions complémentaires et dans les tarifs internationaux, les dispositions des lois et règlements nationaux relatifs au transport dans chaque Etat sont applicables.

Article 51.

Règles générales de procédure.

Pour tous les litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente Convention, la procédure à suivre est celle du juge compétent, sous réserve des dispositions contraires insérées dans la Convention.

Article 52.

Exécution des jugements. Saisies et cautions.

§ 1.— Lorsque les jugements prononcés, en vertu des dispositions de la présente Convention contradictoirement ou par défaut par le juge compétent sont devenus exécuoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat intéressé. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu' aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

§ 2.— Les créances engendrées par un transport international, au profit d'un chemin de fer sur un chemin de fer qui ne relève pas du même Etat que le premier, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat duquel relève le chemin de fer titulaire des créances saisies.

§ 3.— Le matériel roulant du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au tranport et appartenant au chemin de fer, tels que containers, agrès de chargement, bâches, etc., ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat.

Les wagons de particuliers ainsi que les objets de toute nature servant au transport, contenus dans ce matériel et appartenant au propriétaire du wagon ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat du domicile du propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat.

§ 4.— La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

Article 53.

Unité monétaire. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies étrangères.

§ 1.— Les sommes indiquées en francs dans la présenta Convention ou ses annexes sont considérées comme se repportant au franc or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900.

§ 2.— Le chemin de fer est tenu de publier les cours auxquels il effectue la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, qui sont payées en monnaie du pays (cours de conversion).

§ 3.— De même un chemin de fer qui accepte en paiement des monnaies étrangères est tenu de publier les cours auxquels il les accepte (cours d'acceptation).

Article 54.

Office central des transports internationaux par chemins de fer.

§ 1.— Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il est institué un Office central des transports internationaux par chemins de fer chargé :

a) de recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacun des chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres Etats et chemins de fer ;

b) de recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux;

c) de faciliter, entre les divers chemins de fer, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux;

d) de tenter, à la demande d'un des Etats contractants ou d'une des entreprises de transport dont les lignes sont inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 55, la conciliation, soit en prêtant ses bons offices ou sa médiation, soit de toute autre manière, en vue de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention ;

e) d'émettre, à la demande des parties en cause—Etats, entreprises de transport ou usagers—, un avis consultatif sur des différends ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;

f) de collaborer au règlement de litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention par voie d'arbitrage;

g) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 64, quand il y a lieu.

§ 2.— Un règlement spécial constituant l'Annexe I à la présente Convention détermine le siège, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action. Il en détermine en outre les conditions de fonctionnement et de surveillance.

Article 55.

Liste des lignes soumises à la Convention.

§ 1.— L'Office central prévu à l'article 54 est chargé d'établir , de tenir à jour et de publier la liste des lignes soumises à la présente Convention. A cet effet, il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2.

§ 2.— L'entrée d'une ligne nouvelle dans le service des transports internationaux n'a lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'Office central notifiant l'inscription de cette ligne aux autres Etats.

§ 3.— La radiation d'une ligne est effectuée par l'Office central, dès que celui des Etats contractants à la demande duquel cette ligne a été portée sur la liste lui a notifié qu' elle doit être radiée.

§ 4.— La simple réception de l'avis émanant de l'Office central donne immédiatement à chaque chemin de fer le droit de cesser, avec la ligne radiée, toutes relations de transport international, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être achevés.

Article 56.

Dispositions complémentaires.

Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains chemins de fer participants publient pour l'exécution de la Convention sont communiquées par eux à l'Office central.

Ces dispositions complémentaires peuvent être mises en vigueur sur les chemins de fer qui y ont adhéré, dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat, sans pouvoir porter dérogation à la présente Convention.

Leur mise en vigueur est notifiée à l'Office central.

Article 57.

Règlement des différends par voie d'arbitrage.

§ 1.— En tant qu'ils ne peuvent être réglés par les parties elles-mêmes, les litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention, valable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel, et des dispositions complémentaires édictées par certains Etats contractants peuvent, à la demande des parties, être soumis à des tribunaux arbitraux dont la composition et la procédure font l'objet de l'Annexe III à la présente Convention.

§ 2.— Toutefois, en cas de litige entre Etats, les dispositions de l'Annexe III ne lient pas les parties, qui peuvent déterminer librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3.— A la demande des parties, la juridiction arbitrale peut être saisie :

a) sans préjudice du règlement de différends en vertu d'autres dispositions légales,

1° des litiges entre Etats contractants,

2° des litiges entre Etats contractants d'une part et Etats non contractants d'autre part,

3° des litiges entre Etats non contractants,

pourvu que, dans les deux derniers cas, la Convention soit applicable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel ;

b) des litiges entre entreprises de transport ;

c) des litiges entre entreprises de transport et usagers;

d) des litiges entre usagers.

§ 4.— La mise en oeuvre de la procédure arbitrale a, quant à la suspension et à l'interruption de la prescription de la créance litigieuse, le même effet que l'ouverture de l'action devant le tribunal ordinaire.

§ 5.— Les sentenees rendues par les tribunaux arbitraux envers des entreprises de transport ou des usagers sont exécutoires dans chacun des Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu.

TITRE V

DISPOSITIONS EXEPTIONNELLES

Article 58.

Responsabilité en trafic fer-mer.

§ 1.— Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, § 1, chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises à la Convention, ajouter l'ensemble des causes d'exonération énoncés ci-apres à celles qui sont prévues à l'article 27.

Le transporteur ne peut s'en prévaloir que s'il fait la preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement des bagages à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

Ces causes d'exonération sont les suivantes :

a) actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

b) innavigabilité du navire, à condition que le transporteur fasse la peuve que cette innavigabilité n'est pas imputable à un manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état de navigabilité ou à lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les bagages sont chargés, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des bagages ;

c) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé pas son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés;

d) périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables;

e) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer.

Les causes d'exonération ci-dessus ne suppriment ni ne diminuent en rien les obligations générales du transporteur, et notamment son obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité ou pour lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou pour

approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les bagages sont chargés, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des bagages.

Lorsque le transporteur fait valoir les causes d'exonération qui précèdent, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la peuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie est dû â une faute du transporteur, du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés, faute autre que celle qui est prévue sous lettre a).

§ 2.— Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste mentionnée à l'article premier, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises.

En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats, l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

§ 3.— Les mesures prises en conformité du présent article sont communiquées à l'Office central. Elles entreront en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de la lettre par laquelle l'Office central aura notifié ces mesures aux autres Etats.

Les bagages en cours de transport ne seront pas affectés par lesdites mesures.

Article 59.

Responsabilité en cas d'accidents nucléaires.

Le chemin de fer est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu de la présente Convention, lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et que, en vertu des prescriptions spéciales en vigueur dans un Etat contractant réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

TITRE VI

DISPOSITIONS FINALES

Article 60.

Signature.

La présente Convention, dont les Annexes font partie intégrante, demeure ouverte jusqu'au 30 avril 1970 à la signature des Etats précédemment contractants et de ceux qui ont été invités à se faire représenter à la Conférence ordinaire de révision.

Article 61.

Ratifications. Mise en vigueur.

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement suisse.

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze Etats ou au plus tard un an après la signature, le Gouvernement suisse se mettra en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la Convention en vigueur.

Article 62.

Adhésion à la Convention.

§ 1.— Tout Etat non signataire qui veut adhérer à la présente Convention adresse sa demande au Gouvernement suisse, qui la communique à tous les Etats contractants avec une note de l'Office central sur la situation des chemins de fer de l'Etat demandeur au point de vue des transports internationaux.

§ 2.— A moins que dans les six mois à compter de la date de cet avis, deux Etats au moins n'aient notifié leur opposition au Gouvernement suisse, la demande est admise de plein droit et avis en est donné par le Gouvernement suisse à l'Etat demandeur et à tous les Etats contractants.

Dans le cas contraire, le Gouvernement suisse notifie à tous les Etats contractants et à l'Etat demandeur que l'examen de la demande est ajourné.

§ 3.— Toute admission produit ses effets un mois après la date de l'avis envoyé par le Gouvernement suisse, ou si, à l'expiration de ce délai, la Convention n'est pas encore en vigueur, à la date de la mise en vigueur de celle-ci.

Article 63.

Durée de l'engagement des Etats contractants.

§ 1.— La durée de la présente Convention est illimitée. Toutefois, chaque Etat contractant peut se dégager dans les conditions ci-après:

La Convention est valable, pour tout Etat contractant, jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra sa mise en vigueur. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an à l'avance au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats contractants.

A défaut de notification dans le délai indiqué, l'engagement sera prolongé de plein droit pour une période de trois années, et ainsi de suite, de trois ans en trois ans, à défaut de dénonciation un an au moins avant le 31 décembre de la dernière année de l'une des périodes triennales.

§ 2.— Les Etats admis à participer à la Convention au cours de la période quinquennale ou d'une des périodes triennales sont engagés jusqu'à la fin de cette période, puis jusqu'à la fin de chacune des périodes suivantes, tant qu'ils n'auront pas dénoncé leur engagement un an au moins avant l'expiration de l'une d'entre elles.

Article 64.

Révision de la Convention.

§ 1.— Les Délégués des Etats contractants se réunissent pour la révision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur de la présente Convention.

Une Conférence est convoquée avant cette époque, si la demande en est faite par le tiers au moins des Etats contractants.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, le Gouvernement suisse invite aussi des Etats non contractants.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister à la Conférence des représentants :

a) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport;

b) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport.

La participation aux débats de délégations des Etats non contractants ainsi que des organisations internationales mentionnées au quatrième alinéa sera réglée pour chaque Conférence dans le règlement des délibérations.

D'entente avec la majorité des Gouvernements des Etats contractants, l'Office central peut, avant les Conférences de révision ordinaires et extraordinaires, convoquer des Commissions pour l'examen préliminaire des propositions de révision. Les dispositions de l'Annexe II sont applicables par analogie à ces Commisions.

§ 2.— La mise en vigueur de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une conférence de révision emporte abrogation de la Convention antérieure et de ses An-

nexes même à l'égard des Etats contractants qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

§ 3.—Dans l'intervalle des conférences de révision, les articles 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 29, 37, 44, 45, 46, 49 et l'Annexe III peuvent être modifiés par une Commision de révision. L'organisation et le fonctionnement de cette Commission font l'objet de l'Annexe II à la présente Convention.

Les décisions de la Commission de révision sont notifiées sans délai aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans les quatre mois comptés à partir du jour de la notification, cinq au moins des Gouvernements n'aient formulé des objections. Ces décisions entrent en vigueur le premier jour du huitième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central a porté leur acceptation à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L' Office central désigne ce jour lors de la notification de l'acceptation des décisions.

Article 65.

Textes de la Convention.Traductions officielles.

La présente Convention a été conclue et signée en langue française selon l'usage diplomatique établi.

Au texte français sont joints un texte en langue allemande, un texte en langue anglaise, un texte en langue italienne et un texte en langue arabe, qui ont la valeur de traductions officielles.

En cas de divergence, le texte français fait foi.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

FAIT à Berne, le sept février mil neuf cent soixante-dix, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

(Suivent les signatures)

ANNEXE I

(Article 54)

Règlement relatif à l'Office central des transports internatinaux par chemins de fer (OCTI).

Article 1.

§ 1.— L'Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI) siège à Berne, sous les auspices du Gouvernement suisse.

Le contrôle de son activité, tant sur le plan administratif que sur le plan financier, s'exerce dans le cadre établi par les dispositions de l'article 54 de la Convention et est confié à un Comité administratif.

A cet effet, le Comité administratif :

a) veille à la bonne application par l'Office central des Conventions ainsi que des autres textes issus des conférences de révision et préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de ces Conventions et textes;

b) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat contractant ou par le directeur de l'Office.

§ 2.— a) Le Comité administratif se réunit à Berne. Il se compose de onze membres, choisis parmi les Etats contractants.

b) La Confédération suisse dispose d'un siège permanent dans le Comité, dont elle assume la présidence. Les autres Etats membres sont nommés pour cinq ans. Pour chaque période quinquennale, une Conférence diplomatique détermine, sur proposition du Comité administratif en fonction, la composition du Comité administratif, en tenant compte d'une équitable répartition géographique.

c) Si une vacance se produit parmi les Etats membres, le Comité administratif désigne lui-même un autre Etat contractant pour occuper le siège vacant.

d) Chaque Etat membre désigne, comme délégué au Comité administratif, une personne qualifiée en raison de son expérience des questions de transports internationaux.

e) Le Comité administratif établit son règlement intérieur et se constitue lui même.

Il tient au moins une réunion ordinaire chaque année ; il tient, en outre, des réunions extra-ordinaires lorsque trois Etats membres au moins en font la demande.

Le secrétariat du Comité administratif est assuré par l'Office central.

Les procès-verbaux des séances du Comité administratif sont envoyés à tous les Etats contractants.

f) Les fonctions de délégue d'un Etat membre sont gratuites et les frais de déplacement qu'elles entraînent sont à la charge de cet Etat.

§ 3.— a) Le Comité administratif établit le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central.

b) Le Comité administratif nomme le directeur général, le vice-directeur général, les conseillers et les conseillers-adjoints de l'Office central; le Gouvernement suisse lui présente des propositions pour la nomination du directeur général et du vice-directeur général. Pour ces nominations, le Comité administratif tient compte plus particulièrement de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique.

c) Le Comité administratif approuve le budget annuel de l'Office central, en tenant compte des dispositions de l'article 2 ci-après, ainsi que le rapport annuel de gestion.

La vérification des comptes de l'Office central, qui a trait uniquement à la concordance des écritures et des pièces comptables, dans le cadre du budget est exercée par le Gouvernement suisse.Celui-ci transmet ces comptes, avec un rapport, au Comité administratif.

Le Comité administratif communique aux Etats contractants, avec le rapport de gestion de l'Office central et le relevé des comptes annuels de celui-ci, les décisions, résolutions et recommandations qu'il est appelé à formuler.

d) Le Comité administratif adresse à chaque Conférence diplomatique chargée de déterminer sa composition, au moins deux mois avant l'ouverture de celle-ci, un rapport sur l'ensemble de son activité depuis la conférence précédente.

Article 2.

§ 1.— Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de chemins de fer ou des parcours auxquels s'applique la Convention. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution ne peut dépasser un montant fixé par kilomètre. Sur proposition du Comité administratif en fonction, ce montant est arrêté pour chaque période quinquennale par la Conférence diplomatique chargée selon les dispositions de l'article premier, § 2b), du présent Règlement de déterminer la composition du Comité administratif pour cette même période. Exceptionnellement, cette contribution peut, après accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, et approbation du Comité administratif, être réduite de cinquante pour cent au maximum pour des lignes exploitées dans des conditions particulières.

Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre est fixé, pour chaque exercice, par le Comité administratif, l'Office central entendu. Il est toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'ont pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé est versé à un fonds de réserve.

§ 2. — A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1er octobre, n'aurait pas versé sa part est, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvelle au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi de son rapport de gestion pour l'exercice écoulé. Si, à la date du 1er juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche est faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues. En cas d'insuccès, l'Office central l'avise, trois mois plus tard, que, si le versement attendu n'a pas été effectué avant la fin de l'année, son abstention sera interprétée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la Convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche avant le 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté, tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procède à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

§ 3. — Les montants non recouvrés doivent, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et peuvent être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n' aurait pas pu être comblée de la sorte est portée, dans un compte spécial, au débit des autres Etats contractants dans la proportion du nombre de kilomètres de lignes soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il a déjà, pendant la période de deux ans qui s'est terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été partie avec lui à la Convention.

§ 4. — L'Etat dont les lignes ont été radiées dans les conditions indiquées au § 2 ci-dessus ne peut les faire réadmettre au service des transports internationaux qu' en payant ,au préalable, les sommes dont il est resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de cinq pour cent à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'a invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

Article 3.

§ 1. — L'Office central publie un bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes des chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les études qu'il jugerait utile d'y insérer.

§ 2. — Le bulletin est rédigé en français et en allemand. Un exemplaire est envoyé gratuitement à chaque Etat contractant et à chacune des administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'Office central.

Article 4.

§ 1. — Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'entreprise créancière à l'Office central pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. — Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent ou, si les parties en font la demande, devant le tribunal arbitral prévu à l'article 57 de la Convention (Annexe III).

§ 3. — Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice est tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent ou par le tribunal arbitral prévu à l'article 57 de la Convention (Annexe III).

§ 4. — Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas donné suite, dans la quinzaine, aux injonctions de l'Office central, il lui est adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

§ 5. — Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse à l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. — Si l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

Article 5.

Il est perçu une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant de l'activité prévue à l'article 54, § 1, lettres d) à f), de la Convention. Le montant de cette rémunération est fixé par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central.

ANNEXE II

(Article 64, § 3)

Statut relatif à la Commission de révision

Article 1.

Les Gouvernements des Etats contractants communiquent leurs propositions concernant les objets rentrant dans la compétence de la Commission, à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, qui les porte immédiatement à la connaissance des autres Etats contractants.

Article 2.

L'Office central invite la Commission à siéger chaque fois que la nécessité s'en fait sentir ou sur la demande d'au moins cinq Etats contractants.

Tous les Etats contractants sont avisés des sessions de la Commission deux mois à l'avance. L'avis doit indiquer exactement les questions dont l'inscription à l'ordre du jour est demandée.

Article 3.

Tous les Etats contractants peuvent prendre part aux travaux de la Commission.

Un Etat peut se faire représenter par un autre Etat; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

Article 4.

L'Office central instruit les questions à traiter et assume le service du secrétariat de la Commission.

Le Directeur général de l'Office central ou son représentant prend part aux séances de la Commission avec voix consultative.

Article 5.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister, avec voix consultative, aux séances de la Commission, des représentants:

a) d'Etats non contractants,

b) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport, sous condition de réciprocité,

c) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport, sous condition de réciprocité.

Article 6.

La Commission est valablement constituée lorsque la moitié des Etats contractants sont représentés.

Article 7.

La Commission désigne pour chaque session un président et un ou deux vice-présidents.

Article 8.

Les délibérations ont lieu en français et en allemand. Les exposés des membres de la Commission sont traduits immédiatement de vive voix et en substance. Le texte des propositions et les communications du président sont traduits in extenso.

Article 9.

Le vote a lieu par délégation et, sur demande, à l'appel nominal; chaque délégation d'un Etat contractant représenté à la séance a droit à une voix.

Une proposition est adoptée si le nombre de voix positives est:

a) au moins égal au tiers du nombre des Etats représentés à la Commission,

b) supérieur au nombre des voix négatives.

Article 10.

Les procès-verbaux des séances résument les délibérations dans les deux langues.

Les propositions et les décisions doivent y être insérées textuellement dans les deux langues. En cas de divergences entre le texte français et le texte allemand du procès-verbal en ce qui concerne les décisions, le texte français fait foi.

Les procès-verbaux sont distribués aux membres aussitôt que possible.

Si leur approbation ne peut avoir lieu au cours de la session, les membres remettront au secrétariat dans un délai approprié les corrections éventuelles.

Article 11.

Pour faciliter les travaux, la Commission peut constituer des sous-commissions; elle peut aussi constituer des sous-commissions chargées de préparer pour une session ultérieure des questions déterminées.

Chaque sous-commission désigne un président, un vice-président et, si le besoin s'en fait sentir, un rapporteur. Pour le reste, les dispositions des articles 1 à 5 et 8 à 10 sont applicables par analogie aux sous-commissions.

ANNEXE III

(Article 57)

Règlement d'arbitrage.

Article 1.

Nombre des arbitres.

Les tribunaux arbitraux constitués pour connaître des litiges autres que ceux entre Etats se composeront d'un, de trois ou de cinq arbitres, suivant les stipulations du compromis.

Article 2.

Choix des arbitres.

§ 1.— Une liste d'arbitres est préétablie. Chaque Etat contractant peut désigner au plus deux de ses ressortissants, spécialistes du droit international des transports pour être inscrits sur la liste d'arbitres, établie et tenue à jour par le Gouvernement suisse.

§ 2.— Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties.

Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas.

Les arbitres choisis conformément à l'alinéa précédent désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, selon le cas, lequel préside le tribunal arbitral.

Si les parties sont en désaccord sur le choix de l'arbitre unique ou si les arbitres choisis par les parties sont en désaccord sur la désignation du troisième ou du cinquième arbitre, selon le cas, le tribunal arbitral est complété par un arbitre désigné par le Président du Tribunal fédéral suisse,à la requête de l'Office central.

Le tribunal arbitral est composé de personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste.

§ 3.— L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une nationalité autre que celle des parties.

L'intervention au litige d'une tierce partie demeure sans effet sur la composition du tribunal arbital.

Article 3.

Compromis.

Les parties qui recourent à l'arbitrage concluent un compromis, lequel spécifie en particulier :

a) l'objet du différend, déterminé d'une façon aussi précise et claire que possible;

b) la composition du tribunal et les délais utiles pour la nomination du ou des arbitres;

c) le lieu du tribunal.

Pour l'ouverture de la procédure arbitrale, le compromis doit être communiqué à l'Office central.

Article 4.

Procédure.

Le tribunal arbitral décide lui-même de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après :

a) le tribunal arbitral instruit et juge les causes dont il est saisi sur les éléments fournis par les parties sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;

b) il ne peut accorder plus ou autre chose que les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;

c) la sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par l' intermédiaire de l'Office central;

d) sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siége le tribunal arbitral, la sentence arbitrale n'est pas susceptible de recours, exception faite toutefois de la révision ou de la nullité.

Article 5.

Greffe.

L'Office central fonctionne comme greffe du tribunal arbitral.

Article 6.

Frais.

La sentence arbitrale fixe les frais et dépens, y compris les honoraires des arbitres, et décide à laquelle des parties le paiement en incombe ou dans quelle proportion ils sont partagés entre elles.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΙΣ

ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΔΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ (C I V)

Οἱ ὑπογεγραμμένοι Πληρεξούσιοι

ἀναγνωρίσαντες τὴν ἀνάγκην ἀναθεωρήσεως τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ τῆς διὰ σιδ/μων μεταφορᾶς ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν τῆς ὑπογραφείσης ἐν Βέρνῃ τὴν 25. Φεβρουαρίου 1961, ἀπεφάσισαν, συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 68 τῆς Συμβάσεως ταύτης, νὰ συνομολογήσουν νέαν πρὸς τοῦτο Σύμβασιν καὶ συνεφώνησαν ἐπὶ τῶν κάτωθι ἄρθρων :

ΜΕΡΟΣ I

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΝ ΚΑΙ ΕΚΤΑΣΙΣ ΙΣΧΥΟΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

Ἄρθρον 1.

Σιδηρόδρομοι καὶ μεταφοραὶ ἐφ' ὧν ἔχει ἐφαρμογὴν ἡ Σύμβασις.

§ 1.—Ἡ παροῦσα Σύμβασις ἐφαρμόζεται, τηρουμένων τῶν ἐν ταῖς ἑπομέναις παραγράφοις προβλεπομένων ἐξαιρέσεων, εἰς πᾶσαν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν διενεργουμένην βάσει διεθνοῦς τίτλου μεταφορᾶς ἐπὶ διαδρομῆς ἐκτεινομένης ἐπὶ ἐδάφους δύο τουλάχιστον συμβεβλημένων κρατῶν καὶ ἐκτελουμένην ἀποκλειστικῶς διὰ γραμμῶν ἐγγεγραμμένων εἰς τὸν κατὰ τὸ ἄρθρον 55 συντασσόμενον πίνακα.

§ 2.—Μεταφοραί, τῶν ὁποίων οἱ σταθμοὶ (1) ἀφετηρίας καὶ προορισμοῦ κεῖνται ἐπὶ τοῦ ἐδάφους ἑνὸς καὶ τοῦ αὐτοῦ κράτους καὶ αἱ ὁποῖαι διέρχονται διὰ τοῦ ἐδάφους ἑτέρου κράτους ἁπλῶς καὶ μόνον ὑπὸ διαμετακόμισιν δὲν ὑπάγονται εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν, ἐφ' ὅσον ὡς πρὸς αὐτὰς συντρέχῃ καὶ μία τῶν ἑξῆς προϋποθέσεων :

α) ὅταν αἱ γραμμαί, δι' ὧν διενεργεῖται ἡ διαμετακόμισις, τελοῦν ὑπὸ ἀποκλειστικὴν ἐκμετάλλευσιν σιδ/μου τοῦ Κράτους ἀφετηρίας,

β) ἔστω καὶ ἂν αἱ γραμμαί, δι' ὧν διενεργεῖται ἡ διαμετακόμισις, δὲν τελοῦν ὑπὸ ἀποκλειστικὴν ἐκμετάλλευσιν σιδ/μου τοῦ Κράτους ἀφετηρίας, ἂν τὰ ἐνδιαφερόμενα Κράτη ἢ οἱ ἐνδιαφερόμενοι σιδ/μοι ἔχουν συνάψει εἰδικὰς συμφωνίας, δυνάμει τῶν ὁποίων αἱ μεταφοραὶ αὗται δὲν θεωροῦνται διεθνεῖς.

§ 3.—Αἱ μεταξὺ σταθμῶν δύο ὁμόρων Κρατῶν διενεργούμεναι μεταφοραὶ ὡς καὶ αἱ μεταξὺ δύο Κρατῶν μεταφοραὶ αἱ διενεργούμεναι διαμετακομιστικῶς διὰ τοῦ ἐδάφους τρίτου Κράτους, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι αἱ γραμμαὶ δι' ὧν διενεργεῖται ἡ μεταφορὰ ὑπάγονται εἰς ἀποκλειστικὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν σιδ/μων ἑνὸς ἐκ τῶν Κρατῶν τούτων, ὑπάγονται εἰς τὸ ἐσωτερικὸν δίκαιον τοῦ Κράτους εἰς ὃ ἀνήκουν οἱ σιδ/μοι ὑπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ὁποίων τελοῦν αἱ δι' ὧν διενεργεῖται ἡ μεταφορὰ γραμμαί, ἐφ' ὅσον ἡ τοιαύτη ἐξαίρεσις δὲν ἀντιβαίνῃ εἰς τοὺς ἐσωτερικοὺς Νόμους καὶ Κανονισμοὺς οὐδενὸς τῶν ἐν λόγῳ Κρατῶν.

§ 4.—Τὰ διεθνῆ τιμολόγια ὁρίζουν τὰς διαδρομὰς δι' ἃς ἐκδίδονται διεθνεῖς τίτλοι μεταφορᾶς.

Ἄρθρον 2.

Διατάξεις σχετικαὶ μὲ τὰς μικτὰς μεταφοράς.

§ 1.—Δύνανται νὰ ἐγγραφῶσιν εἰς τὸν ἐν τῷ πρώτῳ ἄρθρῳ προβλεπόμενον πίνακα, πέραν τῶν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν, καὶ τακτικαὶ γραμμαὶ αὐτοκινητικῶν ἢ ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν, συμπληροῦσαι σιδηροδρομικὰς διαδρομὰς καὶ ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐκτελοῦνται διεθνεῖς μεταφοραί, ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν ὅτι διὰ τὴν ἐγγραφὴν των ἐν τῷ πίνακι, ἐφ' ὅσον αὗται συνδέουν δύο τουλάχιστον συμβεβλημένα Κράτη, ἀπαραίτητος εἶναι ἡ κοινὴ πρὸς τοῦτο συναίνεσις τῶν ἐν λόγῳ Κρατῶν.

§ 2.—Αἱ ἐπιχειρήσεις τῶν γραμμῶν τούτων ὑπόκεινται εἰς ὅλας τὰς διὰ τῆς παρούσης Συμβάσεως ἐπιβαλλομένας εἰς τοὺς σιδηροδρόμους ὑποχρεώσεις καὶ περιβάλλονται δι' ὅλων τῶν διὰ τῆς ἰδίας Συμβάσεως ἀναγνωριζομένων εἰς τοὺς σιδηροδρόμους δικαιωμάτων, ἐξαιρέσει τῶν ἀναγκαίως προκυπτουσῶν παρεκκλίσεων ἐκ τῆς διαφορᾶς τοῦ τρόπου διενεργείας τῆς μεταφορᾶς. Πάντως, οἱ διὰ τῆς παρούσης Συμβάσεως καθοριζόμενοι ὅροι εὐθύνης δὲν δύνανται νὰ καταστῶσιν ἀντικείμενον παρεκκλίσεων.

§ 3.—Κράτος, ἐπιθυμοῦν νὰ ἐγγράψῃ ἐν τῷ πίνακι γραμμὴν ἐκ τῶν ἐν τῇ παρ. 1 ὁριζομένων, ὀφείλει νὰ λάβῃ τὰ ἀναγκαῖα μέτρα ὅπως αἱ ἐν τῇ παρ. 2 προβλεπόμεναι παρεκκλίσεις δημοσιευθῶσι καθ' οὓς τύπους καὶ τὰ τιμολόγια.

§ 4.—Διὰ διεθνεῖς μεταφορὰς διενεργουμένας συγχρόνως διὰ σιδ/μου καὶ ἄλλων μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων, ἐξαιρέσει τῶν ἐν τῇ παρ. 1 ὁριζομένων, οἱ σιδ/μοι δύνανται νὰ καθορίσουν, ἀπὸ κοινοῦ μετὰ τῶν ἐνδιαφερομένων μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων, τιμολογιακὰς διατάξεις ἐρειδομένας εἰς νομικοὺς κανόνας ἐξερχομένους τοῦ νομικοῦ πλαισίου τῆς παρούσης Συμβάσεως ἐπὶ σκοπῷ προσαρμογῆς πρὸς τὰς ἰδιομορφίας ἑκάστου μεταφορικοῦ μέσου. Δύνανται, ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ, νὰ προβλέψουν χρῆσιν τίτλου μεταφορᾶς διαφόρου ἀπὸ τὸν ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει προβλεπόμενον.

Ἄρθρον 3.

Ὑποχρέωσις τοῦ σιδ/μου πρὸς ἐκτέλεσιν μεταφορῶν.

§ 1.—Ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ ἐκτελῇ, κατὰ τοὺς ὅρους τῆς παρούσης Συμβάσεως, πᾶσαν μεταφορὰν ἐπιβατῶν ἢ ἀποσκευῶν, προϋποτιθεμένου ὅτι :

α) ὁ ἐπιβάτης τηρεῖ τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ τῶν διεθνῶν τιμολογίων,

β) ἡ μεταφορὰ εἶναι δυνατὴ διὰ τῶν κοινῶν μεταφορικῶν μέσων,

γ) ἡ μεταφορὰ δὲν παρακωλύεται ὑπὸ περιστατικῶν ἀναποφεύκτων καὶ ἀκαταγωνίστων διὰ τὸν σιδ/μον.

§ 2.—Εἰς ἣν περίπτωσιν ἡ ἁρμοδία Ἀρχὴ ἤθελεν ἀποφασίσῃ κατάργησιν ἢ ἀναστολὴν τῆς ὑπηρεσίας, ὁλικῶς ἢ μερικῶς, τὰ μέτρα ταῦτα πρέπει νὰ γνωστοποιηθῶσιν ἐγκαίρως εἰς τὸ κοινὸν καὶ εἰς τοὺς σιδηροδρόμους, ἐπιφορτιζομένους νὰ εἰδοποιήσωσι σχετικῶς τοὺς σιδηροδρόμους τῶν ἄλλων Κρατῶν ἐπὶ τῷ σκοπῷ τῆς δημοσιεύσεώς των.

§ 3.—Οἱαδήποτε ὑπὸ τοῦ σιδ/μου παράβασις τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος ἄρθρου παρέχει ἔρεισμα εἰς ἀγωγὴν ἐπανορθώσεως τῆς ἐντεῦθεν προκυψάσης ζημίας.

ΜΕΡΟΣ II

ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ I.

Μεταφορὰ ἐπιβατῶν.

Ἄρθρον 4.

Δικαίωμα μεταφορᾶς.

Πλὴν τῶν ἐν τοῖς τιμολογίοις προβλεπομένων ἐξαιρέσεων, ὀφείλει, κατὰ κανόνα, ὁ ἐπιβάτης νὰ εἶναι, κατὰ τὴν ἔναρξιν τοῦ ταξιδίου του, ἐφωδιασμένος μὲ ἔγκυρον τίτλον μεταφορᾶς, τὸν ὁποῖον ὑποχρεοῦται νὰ διατηρῇ καθ' ὅλην τὴν διαδρομὴν τοῦ ταξιδίου του, νὰ ἐπιδεικνύῃ, ἐπὶ τῇ πρὸς τοῦτο προσκλήσει, εἰς τὸν ἐπὶ τοῦ ἐλέγχου ὑπάλληλον καὶ νὰ ἐπιστρέψῃ, τέλος, τοῦτον εἰς τὸ τέρμα τοῦ ταξιδίου.

Ἄρθρον 5.

Εἰσιτήρια.

§ 1.—Τὰ εἰσιτήρια, τὰ ὁποῖα ἐκδίδονται διὰ διεθνῆ μεταφορὰν διεπομένην ὑπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως, πρέπει νὰ φέρουν τὸ σῆμα Φ.

(1) Διὰ τοῦ ὅρου «σταθμὸς» νοοῦνται ἐπίσης οἱ λιμένες ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν καὶ οἱαδήποτε ἐγκατάστασις αὐτοκινητικῶν ὑπηρεσιῶν αἱ ὁποῖαι εἶναι εἰς διάθεσιν τοῦ κοινοῦ διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

§ 2.—Πλὴν ἐξαιρέσεων προβλεπομένων ὑπὸ τῶν διεθνῶν τιμολογίων, αἱ κάτωθι ἐνδείξεις ἐπὶ τῶν εἰσιτηρίων εἶναι ὑποχρεωτικαί :

α) ἡ ἔνδειξις τῶν σταθμῶν ἀφετηρίας καὶ προορισμοῦ,

β) τὸ δρομολόγιον· πρέπει ἐπίσης νὰ μνημονεύηται ἡ εὐχέρεια χρησιμοποιήσεως διαφόρων δρομολογίων ἢ μεταφορικῶν μέσων, ἐφ' ὅσον ὑπάρχῃ πράγματι τοιαύτη διὰ τὸν ἐπιβάτην εὐχέρεια,

γ) ἡ κατηγορία τῆς ἀμαξοστοιχίας καὶ ἡ θέσις τοῦ ὀχήματος,

δ) ἡ τιμὴ τοῦ εἰσιτηρίου,

ε) ἡ ἡμέρα ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τοῦ εἰσιτηρίου,

στ) ἡ διάρκεια ἰσχύος τοῦ εἰσιτηρίου.

§ 3.—Τὰ διεθνῆ τιμολόγια ἢ αἱ μεταξὺ τῶν σιδ/μων συμφωνίαι ὁρίζουν εἰς ποίαν γλῶσσαν πρέπει νὰ γίνωνται ἡ ἐκτύπωσις καὶ ἡ συμπλήρωσις τῶν ἐπὶ τῶν εἰσιτηρίων ἐνδείξεων, ὡς καὶ τὸν τύπον καὶ τὸ περιεχόμενον τῶν εἰσιτηρίων.

§ 4.—Τὰ βάσει διεθνῶν τιμολογίων ἐκδιδόμενα βιβλιάρια μὲ ἀποσπάσματα—εἰσιτήρια (κουπόνια) ἀπαρτίζουν ἑνιαῖον τίτλον μεταφορᾶς κατὰ τὴν ἔννοιαν τῆς παρούσης Συμβάσεως.

§ 5.—Πλὴν ἐξαιρέσεως προβλεπομένης ὑπὸ τῶν διεθνῶν τιμολογίων, τὸ εἰσιτήριον εἶναι μεταβιβάσιμον μόνον ἂν τοῦτο δὲν εἶναι ὀνομαστικὸν καὶ ἐφ' ὅσον δὲν ἐγένετο ἔναρξις τοῦ ταξιδίου.

§ 6.—Ὁ ἐπιβάτης ὑποχρεοῦται νὰ βεβαιωθῇ, κατὰ τὴν λῆψιν τοῦ εἰσιτηρίου, ὅτι τοῦτο ταυτίζεται μὲ τὸ ὑπ' αὐτοῦ ζητηθέν.

Ἄρθρον 6.

Ἐκπτώσεις εἰς παῖδας.

§ 1.—Παῖδες, ἡλικίας μέχρι πέντε ἐτῶν συμπεπληρωμένων, μεταφέρονται δωρεάν, ἄνευ εἰσιτηρίου, ἐφ' ὅσον δὲν ζητεῖται δι' αὐτοὺς χωριστὴ θέσις.

§ 2.—Παῖδες, ἡλικίας ἄνω τῶν πέντε καὶ μέχρι δέκα ἐτῶν συμπεπληρωμένων, ὡς καὶ οἱ κατωτέρας ἡλικίας παῖδες, δι' οὓς ὅμως ζητεῖται χωριστὴ θέσις, μεταφέρονται ἐπὶ μειωμένῃ τιμῇ οὐχὶ ἀνωτέρᾳ τοῦ ἡμίσεος τῆς εἰσπράκτέας δι' ἐνήλικα ἐπιβάτην τιμῆς, ἐξαιρέσει τῶν εἰσπρακτέων συμπληρωμάτων εἰς τὴν περίπτωσιν χρησιμοποιήσεως ὡρισμένης κατηγορίας ὀχημάτων ἢ ἀμαξοστοιχιῶν, τηρουμένων δὲ τῶν περὶ στρογγυλεύσεως τῶν εἰσπρακτέων ποσῶν κανόνων τοῦ ἐκδίδοντος τὸ εἰσιτήριον σιδ/μου.

Ἡ ἔκπτωσις αὕτη δὲν εἶναι ὑποχρεωτικῶς ἐφαρμοστέα ἐπὶ εἰσιτηρίων, τῶν ὁποίων αἱ τιμαὶ περιλαμβάνουν ἤδη ἄλλην ἔκπτωσιν ἐπὶ τῆς κανονικῆς τιμῆς τοῦ ἁπλοῦ εἰσιτηρίου.

§ 3.—Δύνανται, ὅμως, τὰ διεθνῆ τιμολόγια νὰ καθορίσουν ὅρια ἡλικίας διάφορα τῶν ἐν ταῖς παρ. 1 καὶ 2 ἀνωτέρω προβλεπομένων ὁρίων, ὑπὸ τὸν περιορισμὸν ὅτι τὰ διάφορα ταῦτα ὅρια δὲν δύνανται νὰ εἶναι κατώτερα οὔτε τῶν τεσσάρων ἐτῶν συμπεπληρωμένων, προκειμένου περὶ τῆς ἐν τῇ παρ. 1 προβλεπομένης δωρεὰν μεταφορᾶς, οὔτε τῶν δέκα ἐτῶν συμπεπληρωμένων, προκειμένου περὶ τῆς ἐν παρ. 2 προβλεπομένης μειωμένης τιμῆς.

Ἄρθρον 7.

Διάρκεια ἰσχύος τῶν εἰσιτηρίων. Ἐνδιάμεσοι διακοπαὶ τοῦ ταξιδίου. Χρησιμοποίησις τῶν θέσεων.

Τὰ τῆς διαρκείας ἰσχύος τῶν εἰσιτηρίων καὶ τὰ τῶν ἐνδιαμέσων διακοπῶν τοῦ ταξιδίου ρυθμίζονται διὰ τῶν διεθνῶν τιμολογίων.

Ἡ κατάληψις, διάθεσις καὶ ἐνοικίασις θέσεων ἐν ταῖς ἀμαξοστοιχίαις ρυθμίζονται διὰ τῶν τιμολογίων ἢ τῶν οἰκείων διατάξεων τῶν σιδ/μων.

Ἄρθρον 8.

Ἀλλαγὴ θέσεως ἢ ἀμαξοστοιχίας.

Ὁ ἐπιβάτης δύναται νὰ καταλάβῃ θέσιν κλάσεως ἀνωτέρας ἢ νὰ χρησιμοποιήσῃ ἀμαξοστοιχίαν κατηγορίας ἀνωτέρας τῶν διὰ τοῦ εἰσιτηρίου του ὁριζομένων ἢ καὶ νὰ τροποποιήσῃ τὸ δρομολόγιον τοῦ ταξιδίου του ὑφ' οὓς ὅρους αἱ μεταβολαὶ αὗται προβλέπονται ἐν τῷ πλαισίῳ τῶν διεθνῶν τιμολογίων.

Ἄρθρον 9.

Ἐπιβάται ἄνευ ἐγκύρου εἰσιτηρίου.

§ 1.—Ἐπιβάτης, μὴ δυνάμενος νὰ ἐπιδείξῃ ἔγκυρον εἰσιτήριον, ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλῃ πλέον τῆς κανονικῆς τιμῆς διὰ τὸ ταξίδιον καὶ πρόστιμον. Ὁ ὑπολογισμὸς τοῦ προστίμου τούτου γίνεται βάσει τῶν κανονισμῶν τοῦ σιδ/μου ἐπὶ τοῦ ὁποίου ζητεῖται ἡ καταβολή.

§ 2.—Εἰσιτήρια, παρανόμως ἀλλοιωθέντα, θεωροῦνται ἄκυρα καὶ κατάσχονται ὑπὸ τῶν ὑπηρεσιακῶν ὀργάνων.

§ 3.—Ἐπιβάτης ἀρνούμενος τὴν ἄμεσον καταβολὴν τῆς τιμῆς τοῦ εἰσιτηρίου ἢ τοῦ προστίμου δύναται νὰ ἀποκλεισθῇ τοῦ ταξιδίου. Ὁ οὕτω ἀποκλεισθεὶς τοῦ ταξιδίου ἐπιβάτης δὲν δύναται νὰ ἀξιώσῃ ὅπως αἱ ἀποσκευαί του τεθῶσιν εἰς διάθεσιν αὐτοῦ εἰς σταθμὸν ἄλλον ἀπὸ τὸν τοῦ προορισμοῦ αὐτῶν.

Ἄρθρον 10.

Πρόσωπα ἀποκλειόμενα ἢ ὑπὸ ὅρους δεκτὰ ἐν τῇ ἀμαξοστοιχίᾳ.

§ 1.—Δὲν γίνονται δεκτὰ ἐν τῇ ἀμαξοστοιχίᾳ ἢ δύνανται νὰ ἀποκλεισθῶσιν αὐτῆς καθ' ὁδὸν τὰ κάτωθι πρόσωπα :

α) τὰ ἐν καταστάσει μέθης τελοῦντα ἄτομα ἢ τὰ συμπεριφερόμενα ἀναρμόστως ἢ τὰ μὴ τηροῦντα τὰς διατάξεις τῶν Νόμων καὶ τῶν Κανονισμῶν. Τὰ πρόσωπα ταῦτα δὲν δικαιοῦνται ἐπιστροφῆς τῆς τιμῆς τοῦ εἰσιτηρίου των, οὔτε τῶν κομίστρων τὰ ὁποῖα κατέβαλον διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν ἀποσκευῶν των,

β) ἄτομα, τὰ ὁποῖα, λόγῳ ἀσθενείας ἢ ἄλλων αἰτίων, θὰ ἠνώχλουν ἀναγκαίως τοὺς παρακαθημένους ἐπιβάτας, ἐκτὸς ἂν ἔχῃ ἐκ τῶν προτέρων ἐνοικιασθῇ ὁλόκληρον διαμέρισμα δι' αὐτὰ ἢ ἂν εἶναι δυνατὴ ἡ εἰς τὰ ἄτομα ταῦτα διάθεσις ὁλοκλήρου διαμερίσματος ἐπὶ πληρωμῇ.

Τὰ καθ' ὁδόν, ὅμως, ἀσθενοῦντα ἄτομα θὰ μεταφέρωνται ὑποχρεωτικῶς μέχρι τοῦ πρώτου τουλάχιστον σταθμοῦ ὅπου εἶναι δυνατὴ ἡ πρὸς αὐτὰ παροχὴ τῶν ἀναγκαίων περιθάλψεων. Τὸ ἀντίτιμον τοῦ εἰσιτηρίου των θὰ ἐπιστρέφεται εἰς τὰ ἐν λόγῳ ἄτομα, κατὰ τοὺς ὁριζομένους ἐν ἄρθρῳ 23 ὅρους, ἐκπιπτομένου τοῦ τμήματος ὅπερ ἀνταποκρίνεται εἰς τὴν διανυθεῖσαν διαδρομήν. Δοθείσης περιπτώσεως, τὸ ἴδιον ἰσχύει καὶ ὡς πρὸς τὴν μεταφορὰν τῶν ἀποσκευῶν.

§ 2.—Ἡ μεταφορὰ ἀτόμων προσβεβλημένων ὑπὸ μολυσματικῶν νόσων διέπεται ὑπὸ τῶν οἰκείων διεθνῶν Συμβάσεων καὶ Κανονισμῶν ἢ, ἐν ἐλλείψει τοιούτων, ὑπὸ τῶν ἐν ἑκάστῳ Κράτει ἰσχυόντων ἐσωτερικῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν.

Ἄρθρον 11.

Παραλαβὴ ἐντὸς τῶν ἐπιβατικῶν ὀχημάτων ἀποσκευῶν χειρὸς καὶ ζώων.

§ 1.—Οἱ ἐπιβάται δικαιοῦνται νὰ παραλαμβάνουν μετ' αὐτῶν δωρεὰν ἐντὸς τῶν ἐπιβατικῶν ἁμαξῶν εὐμετακόμιστα ἀντικείμενα (ἀποσκευὰς χειρός). Ἕκαστος ἐπιβάτης ἔχει εἰς τὴν διάθεσίν του διὰ τὰς ἰδίας αὐτοῦ ἀποσκευὰς χειρὸς οὐχὶ πλέον τοῦ χώρου ἄνωθεν καὶ κάτωθεν τῆς θέσεως ἣν κατέχει. Ὁ κανὼν οὗτος ἔχει ἀνάλογον ἐφαρμογὴν καὶ ἐπὶ ὀχημάτων εἰδικοῦ τύπου, συγκεκριμένως δὲ τῶν ἐχόντων ἀποθήκην ἀποσκευῶν.

§ 2.—Δὲν δύνανται νὰ εἰσαχθῶσιν ἐντὸς τῶν ἐπιβατικῶν ἁμαξῶν τὰ κάτωθι ἀντικείμενα :

α) Ὕλαι καὶ ἀντικείμενα, ὧν ἡ μεταφορὰ ὡς ἀποσκευῶν ἀποκλείεται δυνάμει τοῦ ἄρθρου 15, στοιχ. γ) πλὴν τῶν ἐν τοῖς τιμολογίοις προβλεπομένων ἐξαιρέσεων. Ἐπιβάται, ὅμως, φέροντες, ἐν τῇ ἐνασκήσει δημοσίας ὑπηρεσίας ἢ δυνάμει νομοθετικῆς ἢ διοικητικῆς ἀδείας, πυροβόλον ὅπλον, δικαιοῦνται νὰ φέρουν μετ' αὐτῶν πυρομαχικὰ εἰς ποσότητα οὐχὶ ἀνωτέραν τοῦ ὑπὸ τῶν ἐν ἰσχύϊ Κανονισμῶν

τῶν Κρατῶν, δι' ὧν διενεργεῖται ἡ μεταφορά, προβλεπομένου κατωτάτου ὁρίου. Ἐπιτρέπεται εἰς φρουρούς, συνοδεύοντας κρατουμένους καὶ συνταξιδεύοντας μετὰ τῶν τελευταίων τούτων ἐντὸς εἰδικῶν ὀχημάτων ἢ διαμερισμάτων, νὰ φέρουν μετ' αὐτῶν πυροβόλα ὅπλα πλήρη,

β) ἀντικείμενα, δυνάμενα, ὡς ἐκ τῆς φύσεώς των, νὰ προκαλέσουν ὄχλησιν εἰς τοὺς ἐπιβάτας ἢ νὰ προξενήσουν ζημίαν,

γ) ἀντικείμενα, ὧν δὲν ἐπιτρέπεται ἡ εἰσαγωγὴ ἐντὸς τῶν ἐπιβατικῶν ὀχημάτων κατ' ἀκολουθίαν ἀπαγορευτικῶν διατάξεων τῶν τελωνειακῶν ἢ ἄλλων διοικητικῶν Ἀρχῶν,

δ) ζῶντα ζῶα. Ἐπιτρέπεται, παρὰ ταῦτα, ἡ εἰσαγωγὴ κυνῶν ἐφ' ὅσον οὗτοι κρατοῦνται ἐπὶ τῶν γονάτων ἢ εἶναι προσδεδεμένοι διὰ λωρίου εἰς τὸ δάπεδον τοῦ ὀχήματος καὶ φέρουν φίμωτρον, οὕτως ὥστε νὰ μὴ δημιουργῆται κίνδυνος διὰ τὸ περιβάλλον. Ἐπιτρέπεται, ἐξ ἄλλου, ἡ εἰσαγωγὴ καὶ ἄλλων μικροσώμων ζώων, ἐφ' ὅσον ταῦτα εἶναι ἐγκεκλεισμένα ἐντὸς κλωβῶν, κιβωτίων, καλάθων ἢ ἄλλων καταλλήλων συσκευασιῶν τοιαύτης κατασκευῆς ὥστε νὰ ἀποκλείεται τραυματισμὸς ἢ ρύπανσις τῶν ἐπιβατῶν ὡς καὶ οἱαδήποτε βλάβη ἢ ρύπανσις τοῦ ὀχήματος, ἐφ' ὅσον δὲ αἱ συσκευασίαι αὗται εἶναι δυνατὸν νὰ φέρωνται ἐπὶ τῶν γονάτων ἢ νὰ τοποθετῶνται ὡς αἱ ἀποσκευαὶ χειρός. Οἱ κῦνες καὶ τὰ ἄλλα μικρὰ ζῶα γίνονται δεκτὰ μόνον ἂν ἀποκλείεται ὄχλησις τῶν ἐπιβατῶν ἐκ τῆς ὀσμῆς ἣν ἀναδίδουν ἢ τοῦ θορύβου ὃν προκαλοῦν καὶ ἐφ' ὅσον ἡ παραλαβή των δὲν προσκρούῃ εἰς διατάξεως τῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν τῶν διαφόρων Κρατῶν, ἐπὶ πλέον δέ, ἐὰν οὐδεὶς τῶν ἐπιβατῶν διατυπώνῃ ἀντίρρησιν κατ' αὐτῆς.

Τὰ τιμολόγια καὶ τὰ δρομολόγια δύνανται νὰ ἀπαγορεύσουν ἢ νὰ ἐπιτρέψουν τὴν εἰσαγωγὴν ζώων εἰς ὡρισμένας κατηγορίας ὀχημάτων ἢ ἁμαξοστοιχιῶν.

Τὰ τιμολόγια, τέλος, ὁρίζουν ἂν καὶ διὰ ποῖα ζῶα εἶναι καταβλητέον κόμιστρον διὰ τὴν μεταφοράν.

§ 3.—Τὰ διεθνῆ τιμολόγια δύνανται νὰ προβλέψουν ὑπὸ ποίους ὅρους ἀντικείμενα εἰσαχθέντα ἐντὸς τῶν ἐπιβατικῶν ἁμαξῶν κατὰ παράβασιν τῶν διατάξεων τῶν §§ 1 καὶ 2, στοιχ. β) μεταφέρονται, ἐν τούτοις, ὡς ἀποσκευαὶ χειρὸς ἢ ὡς ἐγγεγραμμέναι τοιαῦται.

§ 4.—Οἱ ὑπάλληλοι τοῦ σιδ/μου δικαιοῦνται νὰ ἐλέγχουν, ἐπὶ παρουσίᾳ τοῦ ἐπιβάτου, τὸ εἶδος τῶν εἰς τὰ ὀχήματα εἰσαγομένων ἀντικειμένων, ἐφ' ὅσον ὑπάρχουν σοβαροὶ λόγοι ὑπονοιῶν περὶ παραβάσεως τῶν διατάξεων τῆς παρ. 2, ἐξαιρέσει περιπτώσεων παραβάσεων τῆς ὑπὸ στοιχ. γ) διατάξεως τῆς ἰδίας παρ. 2. Ἂν εἶναι ἀδύνατος ἡ ἐξακρίβωσις τοῦ παραλαβόντος μετ' αὐτοῦ τὰ πρὸς ἔλεγχον ἀντικείμενα προσώπου, ὁ σιδ/μος θὰ διενεργῇ τὸν ἔλεγχον τοῦτον ἐπὶ παρουσίᾳ δύο, ξένων πρὸς αὐτόν, μαρτύρων.

§ 5.—Ἡ ἐπίβλεψις τῶν ἀντικειμένων καὶ τῶν ζώων, τὰ ὁποῖα παραλαμβάνει μετ' αὐτοῦ ὁ ἐπιβάτης ἐντὸς τῆς ἐπιβατικῆς ἁμάξης, ἀπόκειται εἰς τὸν ἴδιον τοῦτον ἐπιβάτην, πλὴν ἂν οὗτος κωλύεται νὰ ἀσκήσῃ τὴν ἐπίβλεψιν ταύτην ἐκ τοῦ λόγου ὅτι εὑρίσκεται ἐντὸς ἁμάξης εἰδικοῦ τύπου, ὡς προβλέπεται ἐν παρ. 1.

Εὐθύνεται δὲ ὁ ἐπιβάτης διὰ πᾶσαν ζημίαν προκαλουμένην ὑπὸ τῶν ἀντικειμένων ἢ ζώων τὰ ὁποῖα παρέλαβε μετ' αὐτοῦ ἐν τῇ ἐπιβατικῇ ἁμάξῃ, ἐκτὸς ἂν ἀποδείξῃ ὅτι ἡ ζημία προῆλθεν ἐκ πταίσματος τοῦ σιδ/μου.

Ἄρθρον 12.

Ἁμαξοστοιχίαι. Δρομολόγια.

§ 1.—Διατίθενται πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν μεταφορῶν αἱ εἰς τὰ δρομολόγια προβλεπόμεναι τακτικαὶ ἁμαξοστοιχίαι ὡς καὶ αἱ τιθέμεναι εἰς κυκλοφορίαν ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν.

§ 2.—Οἱ σιδ/μοι ὀφείλουν νὰ γνωστοποιῶσι διὰ καταλλήλου τρόπου τὰ δρομολόγια τῶν ἁμαξοστοιχιῶν εἰς τὸ κοινόν.

§ 3.—**Τὰ δρομολόγια ἢ τὰ τιμολόγια πρέπει νὰ ἐμφαίνωσιν ἐνδεχομένους περιορισμοὺς εἰς τὴν χρησιμοποίησιν ὡρισμένων ἁμαξοστοιχιῶν ἢ ὡρισμένων θέσεων.**

Ἄρθρον 13.

Ἀπώλεια ἀνταποκρίσεως. Κατάργησις ἁμαξοστοιχιῶν.

Ἂν, λόγῳ καθυστερήσεως ὡρισμένης ἁμαξοστοιχίας, ἡ ἀνταπόκρισις αὐτῆς μὲ ἄλλην ἁμαξοστοιχίαν δὲν ἐπιτευχθῇ ἢ ἂν ὡρισμένη ἁμαξοστοιχία καταργηθῇ ἐφ' ὅλης ἢ ἐπὶ τμήματος τῆς διαδρομῆς της, ὁ δὲ ἐπιβάτης ἐπιθυμεῖ νὰ συνεχίσῃ τὸ ταξίδιόν του, ὁ σιδ/μος ὑποχρεοῦται νὰ προωθήσῃ τὸν ἐπιβάτην τοῦτον μετὰ τῶν ἀποσκευῶν του, ἐφ' ὅσον τοῦτο εἶναι δυνατὸν καὶ ἄνευ προσθέτου πληρωμῆς, δι' ἁμαξοστοιχίας κατευθυνομένης πρὸς τὸν ἴδιον προορισμόν, διὰ τῆς ἰδίας γραμμῆς ἢ καὶ δι' ἄλλης ὁδοῦ, ἀνηκούσης ὅμως εἰς τὰ μετέχοντα εἰς τὸ ἀρχικὸν δρομολόγιον δίκτυα σιδ/μων, οὕτως ὥστε νὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ εἰς τὸν προορισμὸν ἄφιξις τοῦ ἐπιβάτου μὲ τὴν κατὰ τὸ δυνατὸν μικροτέραν καθυστέρησιν. Ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, πρέπει ὁ Σταθ/χης νὰ βεβαιώσῃ ἐπὶ τοῦ εἰσιτηρίου ὅτι δὲν ἐπετεύχθη ἡ ἀνταπόκρισις ἢ ὅτι κατηργήθη ἡ ἁμαξοστοιχία, νὰ παρατείνῃ κατὰ τὸ ἀναγκαῖον μέτρον τὴν διάρκειαν ἰσχύος τοῦ εἰσιτηρίου καὶ νὰ καταστήσῃ τοῦτο ἔγκυρον διὰ τὴν νέαν ὁδὸν ἢ δι' ἀνωτέραν θέσιν ἢ δι' ἁμαξοστοιχίαν μὲ ἀνωτέρας τιμάς. Δικαιοῦται, ὅμως, ὁ σιδ/μος νὰ ἀποκλείσῃ διὰ τῶν τιμολογίων ἢ τῶν δρομολογίων τὴν πρὸς τοῦτο χρησιμοποίησιν ὡρισμένων ἁμαξοστοιχιῶν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙ

Μεταφορὰ ἀποσκευῶν.

Ἄρθρον 14.

Ἀντικείμενα ἀποδεκτὰ εἰς μεταφοράν.

§ 1.—Γίνονται δεκτὰ εἰς μεταφορὰν ὡς ἀποσκευαὶ ἀντικείμενα περιλαμβανόμενα ἐντὸς κιβωτίων, καλάθων, βαλιτσῶν, ταξιδιωτικῶν σάκκων, πιλοθηκῶν καὶ ἄλλων παρομοίων συσκευασιῶν, ὡς καὶ αὐταὶ αὗται αἱ συσκευασίαι.

§ 2.—Τὰ διεθνῆ τιμολόγια δύνανται νὰ ἐπιτρέπουν ὑπὸ ὡρισμένους ὅρους τὴν μεταφορὰν ὡς ἀποσκευῶν καὶ ἄλλων ἀντικειμένων καὶ ζώων.

§ 3.—Ὁ σιδηρόδρομος δικαιοῦται νὰ ἀποκλείῃ ἢ νὰ περιορίζῃ τὴν μεταφορὰ ἀποσκευῶν δι' ὡρισμένων ἁμαξοστοιχιῶν ἢ ὡρισμένων κατηγοριῶν ἁμαξοστοιχιῶν.

Ἄρθρον 15.

Ἀντικείμενα ἀποκλειόμενα τῆς μεταφορᾶς.

Ἀποκλείονται τῆς μεταφορᾶς ὡς ἀποσκευαί:

α) ἀντικείμενα, ὧν ἡ μεταφορὰ ἀνήκει ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ταχυδρομικὴν ὑπηρεσίαν, ἔστω καὶ ἐπὶ ἑνὸς τῶν πρὸς διάνυσιν ἐδαφικῶν τμημάτων,

β) ἀντικείμενα, ὧν ἡ μεταφορὰ ἀπαγορεύεται, ἔστω καὶ ἐπὶ ἑνὸς τῶν πρὸς διάνυσιν ἐδαφικῶν τμημάτων,

γ) τὰ ἐπικίνδυνα εἴδη καὶ ὕλαι, συγκεκριμένως δὲ τὰ πλήρη ὅπλα, αἱ ἐκρηκτικαὶ καὶ εὔφλεκτοι ὕλαι καὶ ἀντικείμενα, αἱ καυστικαί, τοξικαί, ραδιενεργοί, διαβρωτικαὶ ὕλαι, ὡς καὶ αἱ ἀηδιαστικαὶ καὶ μολυσματικαὶ ὕλαι.

Τὰ διεθνῆ τιμολόγια δύνανται, ἐν τούτοις, νὰ ἐπιτρέψωσι τὴν ὑπὸ καθωρισμένους ὅρους μεταφορὰν ὡς ἀποσκευῶν ὡρισμένων ἐκ τῶν ἀνωτέρω ὑπὸ στοιχ. γ) μνημονευομένων ὡς ἀποκλειομένων τῆς μεταφορᾶς ὑλῶν καὶ ἀντικειμένων.

Ἄρθρον 16.

Εὐθύνη τοῦ ἐπιβάτου ὡς πρὸς τὰς ἀποσκευάς του. Πρόστιμα.

§ 1.—Ὁ κάτοχος τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν εὐθύνεται διὰ τὴν τήρησιν τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 14 καὶ 15, ὑπέχει δὲ ὅλας τὰς ἐκ παραβάσεως τῶν διατάξεων τούτων συνεπείας.

§ 2.—Ὁ σιδηρόδρομος δικαιοῦται, εἰς περίπτωσιν σοβαρᾶς ὑπονοίας περὶ παραβάσεως καὶ ἐφ' ὅσον τοῦτο δὲν ἀπαγορεύεται ὑπὸ τῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν τοῦ Κράτους, ἐπὶ τῆς ἐδαφικῆς περιοχῆς τοῦ ὁποίου ἀνακύπτει ἡ ὑπόνοια, νὰ ἐλέγξῃ ἂν τὸ περιεχόμενον τῶν ἀποσκευῶν ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς ἰσχυούσας διατάξεις. Ὁ κάτοχος τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν προσκαλεῖται νὰ παραστῇ εἰς τὸν

ἔλεγχον. Ἂν, ὁμως, οὗτος δὲν ἐμφανισθῇ ἢ ἂν δὲν καθίσταται δυνατὸν νὰ ἀνευρεθῇ καὶ ἐν ἐλλείψει ἑτέρων νομίμων ἢ κανονιστικῶν διατάξεων ἐν τῷ Κράτει ὅπου διενεργεῖται ὁ ἔλεγχος, πρέπει οὗτος νὰ γίνῃ ἐπὶ παρουσίᾳ δύο μαρτύρων ξένων πρὸς τὸν σιδηρόδρομον. Ἂν διαπιστωθῇ παράβασις, πᾶσαι αἱ ἐκ τοῦ ἐλέγχου προκληθεῖσαι δαπάναι εἶναι καταβλητέαι ὑπὸ τοῦ κατόχου τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν.

§ 3.—Ἐπὶ παραβάσεως τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 14 καὶ 15, ὁ κάτοχος τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν ὀφείλει νὰ καταβάλῃ πρόστιμον καθοριστέον ὑπὸ τῶν διεθνῶν τιμολογίων, τοῦτο δὲ ἀνεξαρτήτως τῆς καταβλητέας διαφορᾶς κομίστρων, συντρεχούσης δὲ περιπτώσεως, καὶ τῶν ἀποζημιώσεων δι' ἐνδεχομένην ζημίαν.

Ἄρθρον 17.

Διαρρύθμισις, συσκευασία καὶ σήμανσις τῶν ἀποσκευῶν.

§ 1.—Δύναται ὁ σιδηρόδρομος νὰ ἀρνηθῇ τὴν παραλαβὴν ἀποσκευῶν, ὧν ἡ κατάστασις ἢ ἡ διαρρύθμισις εἶναι πλημμελὴς ἢ ἀποσκευῶν προσαγομένων ὑπὸ ἀνεπαρκῆ συσκευασίαν ἢ, τέλος, ἀποσκευῶν αἱ ὁποῖαι ἐμφανίζουν ἔκδηλα ἴχνη βλαβῶν. Ἂν, παρὰ ταῦτα, ἀποδεχθῇ τὰς οὕτω προσαγομένας ἀποσκευάς, δικαιοῦται νὰ ἐγγράψῃ ἐπὶ τοῦ οἰκείου δελτίου ἀποσκευῶν εἰδικὴν περὶ τῆς καταστάσεως τούτων παρατήρησιν. Ἡ ἐκ μέρους τοῦ ἐπιβάτου ἀποδοχὴ τοῦ ἐφ' οὗ ὑπάρχει ἀναγεγραμμένη τοιαύτη παρατήρησις δελτίου ἀποσκευῶν θεωρεῖται ὡς ἀπόδειξις τοῦ ὅτι ὁ ἐπιβάτης ἀνεγνώρισε τὴν ἀκρίβειαν τῆς παρατηρήσεως ταύτης.

§ 2.—Ὁ ἐπιβάτης ὀφείλει νὰ ἐνδείξῃ ἐπὶ ἑκάστου δέματος τῶν ἀποσκευῶν του καὶ εἰς λίαν ἐμφανὲς μέρος αὐτοῦ, τὸ ὀνοματεπώνυμον καὶ τὴν διεύθυνσίν του , τὸν σταθμὸν καὶ τὴν χώραν προορισμοῦ κατὰ τρόπον ἐγγυώμενον τὴν διατήρησιν τῶν ἐνδείξεων, τὴν εὐκρίνειαν καὶ τὸ ἀνεξίτηλον τούτων καὶ ἀποκλείοντα οἱανδήποτε σύγχυσιν. Ὁ σιδ/μος δικαιοῦται νὰ ἀρνηθῇ τὴν παραλαβὴν δεμάτων τὰ ὁποῖα δὲν φέρουν τὰς ἐνδείξεις ταούτας. Ἐνδείξεις ἀναφερόμεναι εἰς παλαιοτέραν μεταφορὰν πρέπει νὰ ἀφαιρῶνται ἢ νὰ διαγράφωνται ὁλοσχερῶς ὑπὸ τοῦ ἐπιβάτου.

Ἄρθρον 18.

Ἐγγραφὴ καὶ μεταφορὰ τῶν ἀποσκευῶν.

§ 1.—Ἡ ἐγγραφὴ τῶν ἀποσκευῶν γίνεται μόνον ἐπὶ τῇ προσαγωγῇ εἰσιτηρίων ἰσχυόντων τουλάχιστον μέχρι τοῦ προορισμοῦ τῶν ἀποσκευῶν καὶ διὰ τοῦ ἐπὶ τῶν εἰσιτηρίων τούτων ἐνδεικνυομένου δρομολογίου.

Ἂν τὸ εἰσιτήριον ἰσχύῃ διὰ πολλὰ δρομολόγια ἢ ἂν ὁ τόπος προορισμοῦ ἐξυπηρετῆται ὑπὸ πολλῶν σταθμῶν, ὁ ἐπιβάτης πρέπει νὰ ὁρίσῃ ἐπακριβῶς τὸ ἀκολουθητέον δρομολόγιον ἢ τὸν σταθμὸν διὰ τὸν ὁποῖον πρέπει νὰ ἐγγραφῶσιν αἱ ἀποσκευαί. Ὁ σιδηρόδρομος δὲν εὐθύνεται διὰ τὰς συνεπείας ἐκ μὴ τηρήσεως ὑπὸ τοῦ ἐπιβάτου τῆς διατάξεως ταύτης.

Ἐφ' ὅσον τοῦτο προβλέπεται ὑπὸ τῶν τιμολογίων, δύναται ὁ ἐπιβάτης, ἐντὸς τῆς προθεσμίας ἰσχύος τοῦ εἰσιτηρίου του, νὰ ἐγγράψῃ τὰς ἀποσκευάς του, εἴτε ἀπ' εὐθείας διὰ τὴν συνολικὴν διαδρομὴν ἀπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀφετηρίας μέχρι τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ, εἴτε δι' οἱαδήποτε τμήματα τῆς συνολικῆς διαδρομῆς.

Τὰ τιμολόγια καθορίζουν ἂν καὶ ὑπὸ ποίους ὅρους εἶναι δυνατὴ ἡ παραλαβὴ ἀποσκευῶν πρὸς μεταφορὰν τούτων διὰ δρομολογίου ἄλλου ἀπὸ τὸ ἐπὶ τοῦ προσαγομένου εἰσιτηρίου ἐνδεικνυόμενον δρομολόγιον ἢ καὶ ἄνευ προσαγωγῆς εἰσιτηρίου. Ἐφ' ὅσον τὰ τιμολόγια προβλέπουν δυνατότητα παραλαβῆς πρὸς μεταφορὰν ἀποσκευῶν χωρὶς προσαγωγὴν εἰσιτηρίου, αἱ διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, αἱ καθορίζουσαι τὰ δικαιώματα καὶ τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ ἐπιβάτου ὡς πρὸς τὰς συνοδευούσας τοῦτον ἀποσκευάς του εἶναι ἐφαρμοστέαι καὶ διὰ τὸν ἀποστολέα ἀποσκευῶν αἱ ὁποῖαι ἐγγράφονται χωρὶς προσαγωγὴν εἰσιτηρίου.

§ 2.—Τὰ κόμιστρα τῶν ἀποσκευῶν εἶναι καταβλητέα κατὰ τὴν ἐγγραφὴν τούτων.

§ 3.—Κατὰ τὰ λοιπά, αἱ διατυπώσεις ἐγγραφῆς τῶν ἀποσκευῶν ὁρίζονται ὑπὸ τῶν ἐν ἰσχύϊ ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς Νόμων καὶ Κανονισμῶν.

§ 4.—Ὁ ἐπιβάτης δύναται, κατὰ τοὺς ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς ἰσχύοντας ὅρους, νὰ ὁρίσῃ τὴν ἀμαξοστοιχίαν δι' ἧς πρέπει νὰ ἀποσταλῶσιν αἱ ἀποσκευαί του. Ἐφ' ὅσον δὲν ποιῆται χρῆσιν τῆς τοιαύτης εὐχερείας, αἱ ἀποσκευαὶ ἀποστέλλονται διὰ τῆς πρώτης καταλλήλου πρὸς τοῦτο ἀμαξοστοιχίας.

Προκειμένης μεταφορτώσεως τῶν ἀποσκευῶν εἴς τινα σταθμὸν ἀνταποκρίσεως ἐκ τῆς ἀρχικῆς εἰς ἄλλην ἁμαξ/χίαν, ἡ ἐκεῖθεν μεταφορὰ δέον νὰ γίνῃ διὰ τῆς πρώτης κυκλοφορούσης ἁμαξ/χίας δι' ἧς, κατὰ τοὺς ὑπὸ τῶν ἐσωτερικῶν Κανονισμῶν προβλεπομένους ὅρους, ἐξασφαλίζεται κανονικῶς ἡ ὑπηρεσία μεταφορᾶς ἀποσκευῶν.

Ἡ κατὰ τοὺς ἀνωτέρω μνημονευθέντας ὅρους μεταφορὰ τῶν ἀποσκευῶν γίνεται ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι δὲν ἀντίκεινται εἰς τοῦτο αἱ ἀρχικῶς ἢ καθ' ὁδὸν ἀπαιτούμεναι τελωνειακαὶ ἢ ἄλλαι διοικητικαὶ διατυπώσεις.

Ἄρθρον 19.

Δελτίον ἀποσκευῶν.

§ 1.—Κατὰ τὴν ἐγγραφὴν τῶν ἀποσκευῶν ἐκδίδεται διὰ τὸν ἐπιβάτην ἓν δελτίον.

§ 2.—Τὰ διὰ διεθνῆ μεταφοράν, διεπομένην ὑπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως, ἐκδιδόμενα δελτία θὰ φέρουν ἐπ' αὐτῶν τὸ σῆμα $\mathcal{C}$, ἐκτὸς δὲ ἐξαιρέσεων προβλεπομένων εἰς τὰ διεθνῆ τιμολόγια, καὶ τὰς ἀκολούθους ἐνδείξεις :

α) τὴν ἔνδειξιν τῶν σταθμῶν ἀποστολῆς καὶ προορισμοῦ,

β) τὸ δρομολόγιον,

γ) τὴν ἡμέραν παραδόσεως πρὸς μεταφορὰν καὶ τὴν ἁμαξοστοιχίαν δι' ἣν παρεδόθησαν πρὸς μεταφοράν,

δ) τὸ ποσὸν τῶν προσαχθέντων εἰσιτηρίων, ἐκτὸς ἂν ἡ παράδοσις ἐγένετο χωρὶς προσαγωγὴν εἰσιτηρίων,

ε) τὸ ποσὸν καὶ τὸ βάρος τῶν δεμάτων,

στ) τὸ ποσὸν τῶν κομίστρων καὶ λοιπῶν τελῶν.

§ 3.—Τὰ διεθνῆ τιμολόγια ἢ αἱ μεταξὺ σιδ/μων συμφωνίαι καθορίζουν τὸν τύπον καὶ τὴν γλῶσσαν εἰς τὴν ὁποίαν πρέπει νὰ ἐκτυπῶνται καὶ νὰ συμπληρῶνται τὰ δελτία ἀποσκευῶν.

§ 4.—Ὁ ἐπιβάτης ὀφείλει νὰ βεβαιωθῇ, κατὰ τὴν λῆψιν τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν, ὅτι τοῦτο συνετάγη κατὰ τὰς συναφεῖς δηλώσεις του.

Ἄρθρον 20.

Παράδοσις τῶν ἀποσκευῶν.

§ 1.—Ἡ παράδοσις τῶν ἀποσκευῶν γίνεται ἐπὶ καταθέσει τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν, δοθείσης δὲ περιπτώσεως, καὶ ἐπὶ καταβολῇ τῶν βαρυνόντων τὴν ἀποστολὴν τελῶν. Ὁ σιδηρόδρομος δὲν ὑποχρεοῦται νὰ ἐλέγξῃ ἂν ὁ κάτοχος τοῦ δελτίου ἔχῃ δικαίωμα πρὸς παραλαβὴν τῶν ἀποσκευῶν.

Ἐξομοιοῦνται πρὸς παράδοσιν τῶν ἀποσκευῶν εἰς τὸν κάτοχον τοῦ οἰκείου δελτίου, ἡ, κατὰ τὰς ἰσχυούσας διατάξεις, παράδοσις τούτων εἰς τὰς τελωνειακὰς Ἀρχὰς εἰς τὰς ἰδίας αὐτῶν ἐγκαταστάσεις ἢ ἀποθήκας, ἐφ' ὅσον αὗται δὲν τελοῦν ὑπὸ φύλαξιν τοῦ σιδ/μου, ἐπίσης δὲ ἡ πρὸς φύλαξιν παράδοσις ζώντων ζώων εἰς τρίτον πρόσωπον.

§ 2.—Ὁ κάτοχος τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν δικαιοῦται νὰ ζητήσῃ ἀπὸ τὴν ὑπηρεσίαν παραδόσεως τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ τὴν παράδοσιν τῶν ἀποσκευῶν εὐθὺς μετὰ τὴν παρέλευσιν, ἀπὸ τῆς ἀφίξεως τῆς ἁμαξοστοιχίας δι' ἧς ἔδει νὰ γίνῃ ἡ μεταφορὰ τούτων, τοῦ ἀναγκαίου χρόνου πρὸς διάθεσιν καὶ ἐκτέλεσιν, συντρεχούσης περιπτώσεως, τῶν τελωνειακῶν ἢ ἄλλων διοικητικῶν διατυπώσεων.

§ 3.—Εἰς περίπτωσιν μὴ προσαγωγῆς τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν, ὁ σιδ/μος δὲν ὑποχρεοῦται νὰ παραδώσῃ τὰς ἀποσκευὰς ἐκτὸς ἂν ὁ αἰτῶν ἀποδεικνύῃ ἄλλως τὸ πρὸς παραλαβὴν δικαίωμά του. Ἂν ἡ ἀπόδειξις αὕτη κριθῇ ἀνεπαρκής, ὁ σιδηρόδρομος δικαιοῦται νὰ ἀπαιτήσῃ ἐγγύησιν.

§ 4.—Αἱ ἀποσκευαὶ παραδίδονται εἰς τὸν δι' ὃν ἐνεγράφησαν σταθμόν. Ἐπὶ αἰτήσει, ὅμως, τοῦ κατόχου τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν, ἐγκαίρως διατυπουμένῃ, ἐφ' ὅσον αἱ περιστάσεις ἐπιτρέπουν καὶ δὲν ἀντίκειται τοῦτο πρὸς τὰς τελωνειακὰς ἢ ἄλλας διοικητικὰς διατάξεις, δύνανται νὰ ἐπιστραφῶσιν αἱ ἀποσκευαὶ εἰς τὸν σταθμὸν ἀποστολῆς ἢ εἴς τινα ἐνδιάμεσον σταθμὸν ἐπὶ ἀποδόσει τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν καί, ἐπὶ πλέον, ἐπὶ προσαγωγῇ καὶ τοῦ εἰσιτηρίου, ἐφ' ὅσον τοιοῦτος ὅρος τίθεται διὰ τοῦ τιμολογίου.

§ 5.—Ὁ κάτοχος τοῦ δελτίου, πρὸς τὸν ὁποῖον δὲν παρεδόθη ἡ ἀποσκευὴ κατὰ τοὺς ἐν τῇ παρ. 2 μνημονευομένους ὅρους, δύναται νὰ ἀξιώσῃ ὅπως γίνῃ βεβαίωσις ἐπὶ τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν τῆς ἡμέρας καὶ τῆς ὥρας καθ' ἃς ἐζητήθη παρ' αὐτοῦ ἡ παράδοσις.

§ 6.—Ἐπὶ αἰτήσει τοῦ κατόχου τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν καὶ ἐπὶ παρουσίᾳ αὐτοῦ ὑποχρεοῦται ὁ σιδ/μος νὰ προβῇ εἰς ἔλεγχον τῶν ἀποσκευῶν ἐπὶ σκοπῷ διαπιστώσεως ζημίας ἣν ἐπικαλεῖται ὁ δικαιοῦχος.

Ὁ κάτοχος τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν δικαιοῦται νὰ ἀρνηθῇ τὴν παραλαβὴν τῶν ἀποσκευῶν ἐφ' ὅσον χρόνον ὁ σιδ/μος δὲν συμμορφοῦται πρὸς τὴν αἴτησίν του ταύτην.

§ 7.—Κατὰ τὰ λοιπά, αἱ συναφεῖς πρὸς τὴν παράδοσιν ἐνέργειαι ὑπόκεινται εἰς τοὺς ἰσχύοντας διὰ τὸν ἐπιφορτισμένον μὲ τὴν παράδοσιν σιδ/μον ἐσωτερικοὺς Νόμους καὶ Κανονισμούς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙΙ

Κοιναὶ διατάξεις διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν.

Ἄρθρον 21.

Τιμολόγια. Ἰδιαίτεραι συμφωνίαι.

§ 1.—Τὰ ὑπὸ τῶν σιδ/μων καταρτιζόμενα διεθνῆ τιμολόγια πρέπει νὰ περιλαμβάνουν ὅλους τοὺς καθοριστικοὺς διὰ τὴν μεταφορὰν εἰδικοὺς ὅρους καὶ ὅλας τὰς ἀναγκαίας ἐνδείξεις πρὸς ὑπολογισμὸν τῶν κομίστρων καὶ τῶν προσθέτων τελῶν, συντρεχούσης δὲ περιπτώσεως νὰ καθορίζουν καὶ τοὺς ὅρους τῆς ἐπικαταλλαγῆς.

§ 2.—Ἡ δημοσίευσις τῶν διεθνῶν τιμολογίων εἶναι ὑποχρεωτικὴ μόνον διὰ τὰ Κράτη, τῶν ὁποίων οἱ σιδ/μοι συμμετέχουν εἰς τὰ τιμολόγια ταῦτα ὡς δίκτυα ἀφετηρίας ἢ προορισμοῦ. Τὰ τιμολόγια ταῦτα καὶ αἱ τροποποιήσεις αὐτῶν ἰσχύουν ἀπὸ τῆς ὁριζομένης ἐν τῇ δημοσιεύσει αὐτῶν ἡμερομηνίας. Αὐξήσεις τῶν τιμολογιακῶν τιμῶν καὶ ἄλλαι διατάξεις καθιστῶσαι ἐπαχθεστέρους τοὺς εἰς τὰ τιμολόγια ταῦτα προβλεπομένους ὅρους μεταφορᾶς δὲν δύνανται νὰ ἰσχύσουν πρὸ τῆς παρελεύσεως ἓξ τουλάχιστον ἡμερῶν ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεώς των.

Μεταβολαὶ τῶν εἰς τὰ διεθνῆ τιμολόγια περιλαμβανομένων κομίστρων καὶ προσθέτων τελῶν, ἀπότοκοι συναλλαγματικῶν διακυμάνσεων ἢ τεινουσαι εἰς διόρθωσιν ἐμφανῶν λαθῶν, ἰσχύουν ἀπὸ τῆς ἑπομένης τῆς δημοσιεύσεώς των.

§ 3.—Παρ' ἑκάστῳ σταθμῷ λειτουργοῦντι διὰ τὴν διεθνῆ ὑπηρεσίαν μεταφορῶν δύναται ὁ ἐπιβάτης νὰ λαμβάνῃ γνῶσιν τῶν διεθνῶν τιμολογίων ἢ ἀποσπασμάτων τῶν τιμολογίων τούτων ἐμφαινόντων τὰς τιμὰς τῶν διεθνῶν εἰσιτηρίων καὶ τῶν ἀντιστοίχων κομίστρων διὰ τὰς ἀποσκευάς.

§ 4.—Τὰ διεθνῆ τιμολόγια εἶναι ἐφαρμοστέα ἔναντι πάντων ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς ὅρους. Δύνανται, ὅμως, οἱ σιδ/μοι νὰ συνάπτουν ἰδιαιτέρας συμφωνίας, συνεπαγομένας ἐκπτώσεις ἐπὶ τῶν τιμολογιακῶν τιμῶν ἢ ἄλλας εὐνοίας, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν σχετικῆς πρὸς τοῦτο κυβερνητικῆς ἐγκρίσεως καὶ ἐφ' ὅσον ἀνάλογοι εἰδικοὶ ὅροι παρέχονται εἰς ἐπιβάτας τελοῦντας ὑπὸ παραπλησίας συνθήκας.

Ἐκπτώσεις ἐπὶ τῶν τιμῶν ἢ ἄλλαι εὐνοιαι δύνανται νὰ παρέχωνται εἴτε ὑπὲρ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ σιδ/μου, εἴτε ὑπὲρ τῆς ὑπηρεσίας Δημοσίων Ἀρχῶν, εἴτε χάριν σκοπῶν ἀγαθοεργίας, ἀγωγῆς καὶ ἐκπαιδεύσεως.

Δὲν εἶναι ὑποχρεωτικὴ ἡ δημοσίευσις μέτρων τὰ ὁποῖα λαμβάνονται κατ' ἐφαρμογὴν τῶν ἀνωτέρω δευτέρου καὶ τρίτου ἐδαφίων.

Ἄρθρον 22.

Τελωνειακαὶ καὶ ἄλλαι διοικητικαὶ διατυπώσεις.

Ὁ ἐπιβάτης ὀφείλει νὰ συμμορφοῦται πρὸς τὰς διατάξεις τῶν τελωνειακῶν ἢ ἄλλων διοικητικῶν Ἀρχῶν συναφῶς, εἴτε μὲ τὸ ἴδιον αὐτοῦ πρόσωπον, εἴτε μὲ τὸν ἔλεγχον τῶν ἀποσκευῶν του, ἐγγεγραμμένων ἢ μή. Ὀφείλει οὗτος, κατὰ κανόνα νὰ παρίσταται εἰς τὸν ἔλεγχον, πλὴν τῶν περιπτώσεων, ἀπαλλαγῆς του ἀπὸ τῆς ὑποχρεώσεως ταύτης τῶν ἀναγνωριζομένων ὑπὸ τῶν ἐν ἰσχύϊ Νόμων καὶ Κανονισμῶν. Ὁ σιδηρόδρομος οὐδεμίαν ἀναλαμβάνει ἔναντι τοῦ ἐπιβάτου εὐθύνην διὰ τὴν περίπτωσιν μὴ τηρήσεως ὑπὸ τοῦ τελευταίου τούτου τῶν ἀνωτέρω ὑποχρεώσεών του.

Ἄρθρον 23.

Ἐπιστροφαὶ καὶ συμπληρωματικαὶ εἰσπράξεις.

§ 1.—Ἐπιστροφή, ὁλικὴ ἢ μερική, τῶν κομίστρων χωρεῖ ὅταν :

α) τὸ εἰσιτήριον δὲν ἐχρησιμοποιήθη ἢ ἐχρησιμοποιήθη μερικῶς,

β) λόγῳ ἐλλείψεως ἀντιστοίχου θέσεως, τὸ εἰσιτήριον ἐχρησιμοποιήθη εἰς θέσιν καὶ δι' ἀμαξοστοιχίαν κατηγορίας κατωτέρας τῶν δι' ἃς ἐξεδόθη,

γ) αἱ ἀποσκευαὶ ἀνελήφθησαν εἴτε ἐν τῷ σταθμῷ ἀποστολῆς, εἴτε ἐν ἑτέρῳ ἐνδιαμέσῳ σταθμῷ.

Τὰ διεθνῆ τιμολόγια ὁρίζουν τὰ εἰς ἐνίσχυσιν τῆς περὶ ἐπιστροφῆς αἰτήσεως προσακτέα ἔγγραφα καὶ βεβαιώσεις, τὰ ἐπιστρεπτέα ὡς καὶ τὰ ἐξαιρούμενα τῆς ἐπιστροφῆς ποσά.

§ 2.—Δύνανται, ὅμως, τὰ τιμολόγια νὰ ἀποκλείσουν εἰς ὡρισμένας περιπτώσεις τὴν ἐπιστροφὴν τῶν κομίστρων ἢ νὰ συναρτήσουν ταύτην πρὸς ὡρισμένους ὅρους.

§ 3.—Πᾶσα αἴτησις ἐπιστροφῆς ἔχουσα ἔρεισμα ἐπὶ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος ἄρθρου ἢ ἐκείνων τοῦ ἄρθρου 10, στοιχ. β) εἶναι ἀπαράδεκτος ἐφ' ὅσον αὕτη δὲν ὑποβάλλεται εἰς τὸν σιδ/μον ἐντὸς προθεσμίας ἓξ μηνῶν, ὑπολογιζομένης διὰ μὲν τὰ εἰσιτήρια ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς ἰσχύος των, διὰ δὲ τὰ δελτία ἀποσκευῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐκδόσεως αὐτῶν.

§ 4.—Ἐπὶ περιπτώσεως ἀντικανονικῆς ἐφαρμογῆς τοῦ τιμολογίου ἢ ἐσφαλμένου καθορισμοῦ τῶν τελῶν μεταφορᾶς καὶ τῶν διαφόρων ἄλλων τελῶν, ἡ μὲν καθ' ὑπέρβασιν τοῦ κανονικοῦ εἰσπραχθεῖσα διαφορὰ ἐπιστρέφεται ὑπὸ τοῦ σιδ/μου, ἡ δὲ ἐπὶ ἔλαττον διαφορὰ καταβάλλεται ὑπὸ τοῦ ἐπιβάτου ἐφ' ὅσον ὑπερβαίνῃ τὸ ποσὸν τῶν δύο φράγκων ἀνὰ εἰσιτήριον ἢ ἀνὰ δελτίον ἀποσκευῶν.

§ 5.—Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ἐπὶ πλέον ἢ ἐπὶ ἔλαττον διαφορᾶς ἐφαρμοστέα εἶναι ἡ ἐπίσημος τιμὴ ἐπικαταλλαγῆς κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν εἰσπράξεως τῶν κομίστρων. Ἂν ἡ πληρωμὴ τούτων διενεργεῖται εἰς νόμισμα διάφορον τοῦ τῆς εἰσπράξεως, ἡ ἐφαρμοστέα τιμὴ εἶναι ἡ τῆς ἡμερομηνίας καθ' ἣν γίνεται ἡ πληρωμή.

§ 6.—Διὰ πᾶσαν, μὴ προβλεπομένην ἐν τῷ παρόντι ἄρθρῳ, περίπτωσιν καὶ ἐν ἐλλείψει εἰδικῶν συμφωνιῶν μεταξὺ τῶν σιδ/μων, ἐφαρμοστέοι εἶναι οἱ ἐν τῷ Κράτει ἀφετηρίας ἰσχύοντες Νόμοι καὶ Κανονισμοί.

Ἄρθρον 24.

Ἀμφισβητήσεις.

Αἱ μεταξὺ ἐπιβατῶν ἢ αἱ μεταξὺ τούτων καὶ τῶν ὑπαλλήλων ἀμφισβητήσεις λύονται προσωρινῶς ἐν τοῖς σταθμοῖς μὲν ὑπὸ τοῦ ἐν ὑπηρεσίᾳ σταθ/χου, καθ' ὁδὸν δὲ ὑπὸ τοῦ Προϊσταμένου τῆς ἁμαξοστοιχίας.

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ

ΕΥΘΥΝΗ – ΑΞΙΩΣΕΙΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ι

Εὐθύνη.

Ἄρθρον 25.

Εὐθύνη διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν, ἀποσκευῶν χειρὸς καὶ ζώων.

§ 1.—Ἡ εὐθύνη τοῦ σιδ/μου λόγῳ θανάτου, τραυματισμοῦ ἢ πάσης ἄλλης βλάβης τῆς σωματικῆς ἀκεραιότητος ἐπιβάτου ὡς καὶ διὰ ζημίας συνεπείᾳ καθυστερήσεως ἢ καταργήσεως ἁμαξοστοιχίας ἢ ἀπωλείας ἀνταποκρίσεως ὑπάγεται εἰς τὴν ρύθμισιν τῶν ἐσωτερικῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν τοῦ Κράτους ἐπὶ τοῦ ὁποίου προέκυψε τὸ γεγονὸς τοῦτο.

§ 2.—Ὡς πρὸς τὰς ἀποσκευὰς καὶ τὰ ζῶα, τῶν ὁποίων ἡ ἐπίβλεψις ἀπόκειται βάσει τοῦ ἄρθρου 11, § 5, εἰς τὸν ἐπιβάτην, ὁ σιδ/μος εὐθύνεται μόνον διὰ τὰς ἐξ ἰδίου πταίσματος προκληθείσας ζημίας.

§ 3.—Τὰ ἑπόμενα ἄρθρα τοῦ παρόντος Μέρους δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴν ἐπὶ τῶν ἐν ταῖς παρ. 1 καὶ 2 ἀνωτέρω προβλεπομένων περιπτώσεων.

Ἄρθρον 26.

Συλλογικὴ εὐθύνη τῶν σιδ/μων διὰ τὰς ἀποσκευάς.

§ 1.—Ὁ ἀποδεχθεὶς τὴν μεταφορὰν καὶ ἐκδόσας τὸ σχετικὸν διεθνὲς δελτίον ἀποσκευῶν σιδηρόδρομος εὐθύνεται διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς μεταφορᾶς ἐπὶ τῆς συνολικῆς διαδρομῆς καὶ μέχρι τῆς παραδόσεως.

§ 2.—Ἕκαστος τῶν κατὰ σειρὰν ἑπομένων σιδηροδρόμων διὰ μόνου τοῦ γεγονότος τῆς ὑπ' αὐτοῦ παραλαβῆς τῶν ἀποσκευῶν συμμετέχει εἰς τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς καὶ ἀναδέχεται τὰς ἐντεῦθεν ἀνακυπτούσας ὑποχρεώσεις, τηρουμένων ὁπωσδήποτε τῶν εἰς τὸν σιδ/μον προορισμοῦ ἀναφερομένων διατάξεων τοῦ ἄρθρου 39, παρ. 2.

Ἄρθρον 27.

Ἔκτασις τῆς εὐθύνης.

§ 1.—Ὁ σιδηρόδρομος εὐθύνεται διὰ βραδύτητα παραδόσεως, διὰ τὴν ἐξ ὁλικῆς ἢ μερικῆς ἀπωλείας τῶν ἀποσκευῶν προκύπτουσαν ζημίαν ὡς καὶ διὰ βλάβας ἃς αὗται ὑφίστανται κατὰ τὸν χρόνον ἀπὸ τῆς πρὸς μεταφορὰν παραλαβῆς μέχρι τῆς παραδόσεως τούτων.

§ 2.—Ὁ σιδηρόδρομος ἀπαλλάσσεται τῆς κατὰ τὰ ἄνω εὐθύνης αὐτοῦ ἂν ἡ καθυστέρησις παραδόσεως, ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη προῆλθον ἐκ πταίσματος τοῦ ἐπιβάτου ἢ συνεπείᾳ ἐντολῆς του μὴ προελθούσης ἐκ πταίσματος τοῦ σιδ/μου ἢ συνεπείᾳ ἰδίου ἐλαττώματος τῶν ἀποσκευῶν ἢ, τέλος, συνεπείᾳ ἀναποφεύκτων καὶ ἀκαταγωνίστων διὰ τὸν σιδ/μον περιστατικῶν.

§ 3.—Ὁ σιδηρόδρομος ἀπαλλάσσεται τῆς κατὰ τὰ ἄνω εὐθύνης αὐτοῦ ὅταν ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη προῆλθον ἐξ εἰδικῶν, συμφυῶν πρὸς τὴν φύσιν τῆς ἀποσκευῆς, κινδύνων, ἐκ τῆς ἐλλείψεως ἢ τῆς ἐλαττωματικότητος τῆς συσκευασίας ἢ ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι ἀποκλειόμενα τῆς μεταφορᾶς ἀντικείμενα ἀπεστάλησαν, παρὰ ταῦτα, ὡς ἀποσκευαί.

Ἄρθρον 28.

Βάρος ἀποδείξεως.

§ 1.—Ἡ ἀπόδειξις τοῦ ὅτι ἡ βραδύτης παραδόσεως, ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη προῆλθον ἐκ γεγονότος ἐκ τῶν ἐν ἄρθρῳ 27, παρ. 2 μνημονευομένων, βαρύνει τὸν σιδ/μον.

§ 2.—Ἂν ὁ σιδ/μος ἀποδείξῃ ὅτι, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν συντρεξάντων πραγματικῶν περιστατικῶν, ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη ἠδύνατο νὰ προέλθῃ ἐξ ἑνὸς ἢ περισσοτέρων τῶν ἐν ἄρθρῳ 27 παρ. 3 μνημονευομένων εἰδικῶν κινδύνων, τεκμηριοῦται ἡ θέσις ὅτι ἐκεῖθεν πράγματι προῆλθεν ἡ ζημία. Ὁ δικαιοῦχος διατηρεῖ, ἐν τούτοις, τὸ δικαίωμα ἀποδείξεως ὅτι ἡ ζημία, κατὰ τὸ ὅλον ἢ μέρος αὐτῆς, δὲν προῆλθεν ἐκ τοιούτου κινδύνου.

Ἄρθρον 29.

Τεκμήριον ἀπωλείας τῶν ἀποσκευῶν.

Περίπτωσις ἀνευρέσεως.

§ 1.—Ὁ δικαιοῦχος δύναται, ἄνευ ὑποχρεώσεως διὰ προσαγωγὴν ἑτέρων ἀποδείξεων, νὰ θεωρήσῃ ἐλλεῖπον δέμα ὡς ἀπολεσθέν, ἐφ' ὅσον τοῦτο δὲν παρεδόθη ἢ δὲν ἐτέθη εἰς διάθεσίν του ἐντὸς δέκα τεσσάρων ἡμερῶν μετὰ τὴν αἴτησιν παραδόσεως, γενομένην κατὰ τὸ ἄρθρον 20, παρ. 2.

§ 2.—Ἂν τὸ ὡς ἀπολεσθὲν θεωρούμενον δέμα ἀνευρεθῇ ἐντὸς τοῦ ἑπομένου ἀπὸ τῆς αἰτήσεως παραδόσεως ἔτους, ὁ σιδ/μος ὀφείλει νὰ γνωστοποιήσῃ εἰς τὸν δικαιοῦχον τὴν ἀνεύρεσιν, ἐφ' ὅσον εἶναι γνωστὴ ἡ κατοικία τοῦ τελευταίου τούτου ἢ δύναται νὰ ἀνευρεθῇ αὕτη.

Ἐντὸς τριάκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς λήψεως τῆς τοιαύτης ἀνακοινώσεως, ὁ δικαιοῦχος δύναται νὰ ζητήσῃ ὅπως ἡ ἀποσκευὴ παραδοθῇ αὐτῷ εἰς οἱονδήποτε σταθμὸν τῆς διαδρομῆς ἔναντι πληρωμῆς τῶν εἰς τὴν διαδρομὴν ἀπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀφετηρίας μέχρι τοῦ σταθμοῦ ὅπου γίνεται ἡ παράδοσις ἀναφερομένων τελῶν καὶ ἐπὶ ἐπιστροφῇ τῆς ἧς ἔλαβεν οὗτος ἀποζημιώσεως, ἐκπιπτομένων, ἐνδεχομένως, τῶν περιληφθέντων εἰς τὴν ἀποζημίωσιν ταύτην τελῶν καὶ ὑπὸ ἐπιφύλαξιν τῶν δικαιωμάτων του ἐπὶ τῆς ἐν ἄρθρῳ 32 προβλεπομένης ἀποζημιώσεως διὰ βραδύτητα παραδόσεως.

Ἂν τὸ ἀνευρεθὲν δέμα δὲν ζητηθῇ ἐντὸς τῆς προβλεπομένης τριακονθημέρου προθεσμίας ἢ ἂν τοῦτο ἀνευρεθῇ μετὰ πάροδον ἔτους ἀπὸ τῆς αἰτήσεως παραδόσεως, ὁ σιδ/μος διαθέτει τοῦτο κατὰ τὰ ὁριζόμενα διὰ τῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν τοῦ Κράτους εἰς ὃ ἀνήκει.

Ἄρθρον 30.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ ἀπωλείας ἀποσκευῶν.

Εἰς ἃς περιπτώσεις ὁ σιδ/μος βαρύνεται, βάσει τῶν διατάξεων τῆς παρούσης Συμβάσεως, μὲ ἀποζημίωσιν δι' ὁλικὴν ἢ μερικὴν ἀπώλειαν ἀποσκευῶν, ἡ σχετικὴ ἀξίωσις δύναται νὰ περιλάβῃ :

α) ἀποδεικνυομένου τοῦ ποσοῦ τῆς προκυψάσης ζημίας : ποσὸν ἴσον πρὸς τὸ τῆς ἀποδεικνυομένης ζημίας, μὴ δυνάμενον ὁπωσδήποτε νὰ ὑπερβῇ τὰ 40 φράγκα ἀνὰ χιλιόγραμμον τοῦ ἐλλείποντος μικτοῦ βάρους,

β) μὴ ἀποδεικνυομένου τοῦ ποσοῦ τῆς προκυψάσης ζημίας :

ποσόν, κατ' ἀποκοπὴν ὑπολογιζόμενον πρὸς 20 φράγκα ἀνὰ χιλιόγραμμον τοῦ ἐλλείποντος μικτοῦ βάρους.

Ἐπιστρέφονται, ἐξ ἄλλου, τὰ κόμιστρα, τὰ τελωνειακὰ τέλη καὶ πᾶν ἄλλο προκαταβληθὲν ποσὸν διὰ τὴν μεταφορὰν τῆς ἀπολεσθείσης ἀποσκευῆς, ἄνευ ἄλλης τινος ἀποζημιώσεως.

Ἄρθρον 31.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ βλάβης ἀποσκευῶν.

Εἰς περίπτωσιν βλάβης, ὁ σιδ/μος ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλῃ τὸ καθ' ὃ ἐμειώθη ἡ ἀξία τῶν ἀποσκευῶν ποσόν, ἄνευ ἄλλης ἀποζημιώσεως.

Ἡ ἀποζημίωσις δὲν δύναται, ἐν τούτοις, νὰ ὑπερβῇ τὰ κάτωθι ὅρια :

α) ἂν τὸ σύνολον τῶν ἀποσκευῶν ὑπέστη μείωσιν ἀξίας λόγῳ τῆς βλάβης, τὸ ποσὸν τῆς καταβλητέας ἀποζημιώσεως δι' ὁλικὴν ἀπώλειαν,

β) ἂν μέρος μόνον τῶν ἀποσκευῶν ὑπέστη μείωσιν ἀξίας λόγῳ τῆς βλάβης, τὸ ποσὸν τῆς καταβλητέας ἀποζημιώσεως δι' ἀπώλειαν τοῦ ὑποστάντος τὴν μείωσιν ἀξίας τμήματος.

Ἄρθρον 32.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως διὰ βραδύτητα παραδόσεως.

§ 1.–Ἐπὶ καθυστερήσεως εἰς τὴν παράδοσιν, ἂν ὁ δικαιοῦχος δὲν ἀποδείξῃ ὅτι προέκυψε ἐντεῦθεν ζημία, ὁ σιδ/μος ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλῃ ἀποζημίωσιν ὁριζομένην εἰς εἴκοσιν ἑκατοστὰ τοῦ φράγκου ἀνὰ χιλιόγραμμον μικτοῦ βάρους τῶν ἐν καθυστερήσει παραδοθεισῶν ἀποσκευῶν καὶ ἀνὰ ἀδιαίρετον εἰκοσιτετράωρον ἀπὸ τῆς αἰτήσεως πρὸς παράδοσιν μὲ ἀνώτατον ὅριον δέκα τεσσάρων ἡμερῶν.

§ 2.–Ἂν ἀποδειχθῇ ὅτι προέκυψε ζημία ἐκ τῆς καθυστερήσεως, καταβάλλεται διὰ τὴν ζημίαν ταύτην ἀποζημίωσις οὐχὶ ἀνωτέρα τοῦ τετραπλασίου τῆς ἐν παρ. 1 ὁριζομένης κατ' ἀποκοπὴν ἀποζημιώσεως.

§ 3.–Αἱ ἐν ταῖς παρ. 1 καὶ 2 ἀνωτέρω προβλεπόμεναι ἀποζημιώσεις δὲν δύνανται νὰ καταβληθοῦν ὁμοῦ μὲ τὴν δι' ὁλικὴν ἀπώλειαν τῶν ἀποσκευῶν καταβλητέαν ἀποζημίωσιν. Ἐπὶ μερικῆς ἀπωλείας, αἱ ἀποζημιώσεις αὗται καταβάλλονται, συντρεχούσης περιπτώσεως, διὰ τὸ μὴ ἀπολεσθὲν τμῆμα τῶν ἀποσκευῶν.

Ἐπὶ περιπτώσεως βλάβης, καταβάλλονται αὗται, συντρεχούσης περιπτώσεως, ὁμοῦ μετὰ τῆς ἐν ἄρθρῳ 31 προβλεπομένης ἀποζημιώσεως. Εἰς πᾶσαν περίπτωσιν, ἀθροιστικὴ καταβολὴ τῶν ἐν ταῖς παρ. 1 καὶ 2 ἀνωτέρω προβλεπομένων ἀποζημιώσεων μετὰ τῶν ἐν τοῖς ἄρθροις 30 καὶ 31 προβλεπομένων τοιούτων δὲν δύναται νὰ καταλήξῃ εἰς πληρωμὴν συνολικῆς ἀποζημιώσεως ἀνωτέρας ἀπὸ τὴν καταβλητέαν δι' ὁλικὴν ἀπώλειαν τῶν ἀποσκευῶν.

§ 4.–Εἰς τὴν περίπτωσιν καθυστερήσεως εἰς τὴν παράδοσιν αὐτοκινήτων, ρυμουλκουμένων ὀχημάτων καὶ μοτοσυκλεττῶν μὲ παράπλευρον ὄχημα (side-car) μεταφερομένων ὡς ἀποσκευῶν ὁ σιδ/μος ὑποχρεοῦται εἰς ἀποζημίωσιν μόνον ἂν ἀποδεικνύεται ἡ ἐντεῦθεν προκύψασα ζημία. Ἀνώτατον ὅριον ἀποζημιώσεως ἀποτελεῖ ὁπωσδήποτε τὸ ποσὸν τῶν κομίστρων. .

Ἄρθρον 33.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ περιπτώσεως δόλου ἢ βαρείας ἀμελείας τοῦ σιδ/μου.

Ἐπὶ περιπτώσεων καθ' ἃς ἡ βραδύτης παραδόσεως, ἡ ὁλικὴ ἢ μερικὴ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη τῶν ἀποσκευῶν εἶναι καταλογιστέαι εἰς δόλον ἢ εἰς βαρεῖαν ἀμέλειαν τοῦ σιδ/μου, ὑποχρεοῦται οὗτος εἰς καταβολὴν πλήρους ἀποζημιώσεως πρὸς τὸν δικαιοῦχον διὰ τὴν ἀποδεικνυομένην ζημίαν.

Εἰς τὴν περίπτωσιν, ὅμως, βαρείας ἀμελείας, ἡ εὐθύνη τοῦ σιδ/μου περιορίζεται εἰς καταβολὴν τοῦ διπλασίου τῶν ἐν τοῖς ἄρθροις 30, 31 καὶ 32 προβλεπομένων ἀνωτάτων ὁρίων.

Ἄρθρον 34.

Τόκοι τῶν ἀποζημιώσεων. Ἐπιστροφὴ εἰσπραχθεισῶν ἀποζημιώσεων.

§ 1.–Ὁ δικαιοῦχος δύναται νὰ ἀξιώσῃ τόκους ἐπὶ τῆς ἀποζημιώσεως.

Οἱ τόκοι οὗτοι, ὑπολογιζόμενοι πρὸς πέντε τοῖς ἑκατὸν ἐτησίως, ὀφείλονται μόνον ἂν τὸ ποσὸν τῆς ἀποζημιώσεως εἶναι ἀνώτερον τῶν δέκα φράγκων ἀνὰ δελτίον ἀποσκευῶν, τρέχουν δὲ ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐν ἄρθρῳ 37 προβλεπομένης ἐξωδίκου αἰτήσεως ἤ, ἂν δὲν ὑπεβλήθη τοιαύτη, ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἀγωγῆς.

Ἂν ὁ δικαιοῦχος δὲν ὑποβάλῃ εἰς τὸν σιδ/μον, ἐντὸς τῆς ὁρισθείσης αὐτῷ εὐλόγου προθεσμίας, τὰ ἀναγκαῖα πρὸς τελικὴν ἐκκαθάρισιν τῆς ἀπαιτήσεώς του δικαιολογητικά, ἡ ροὴ τῶν τόκων ἀναστέλλεται κατὰ τὸ διάστημα ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς ταχθείσης προθεσμίας μέχρι τοῦ χρόνου τῆς πραγματικῆς ὑποβολῆς τῶν δικαιολογητικῶν.

§ 2.—Ἀχρεωστήτως εἰσπραχθεῖσα ἀποζημίωσις εἶναι ἐπιστρεπτέα.

Ἄρθρον 35.

Εὐθύνη τοῦ σιδ/μου διὰ τοὺς ὑπαλλήλους του.

Ὁ σιδ/μος εὐθύνεται διὰ τοὺς ἐν ὑπηρεσίᾳ ὑπαλλήλους του καὶ δι' ἄλλα πρόσωπα τὰ ὁποῖα οὗτος χρησιμοποιεῖ πρὸς ἐκτέλεσιν ἀναληφθείσης ὑπ' αὐτοῦ μεταφορᾶς.

Εἰς ἃς, ὅμως, περιπτώσεις, αἰτήσει ἐπιβατῶν, οἱ ὑπάλληλοι τοῦ σιδ/μου προσφέρουν εἰς τοὺς αἰτήσαντας ὑπηρεσίας αἱ ὁποῖαι δὲν ἀπόκεινται εἰς τὸν σιδ/μον, θεωροῦνται ὡς ἐνεργήσαντες ἐν ταῖς περιπτώσεσι ταύταις διὰ λογ/σμὸν τῶν ἐπιβατῶν εἰς οὓς παρέσχον τὰς ὑπηρεσίας ταύτας.

Ἄρθρον 36.

Ἐξωσυμβατικαὶ ἀξιώσεις.

Εἰς ὅλας τὰς ὑπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως διεπομένας περιπτώσεις οἱαδήποτε συναφὴς μὲ τὴν εὐθύνην ἀξίωσις, ἐπὶ οἱασδήποτε νομικῆς βάσεως θεμελιωμένη, εἶναι ἐνασκήσιμος κατὰ τοῦ σιδ/μου μόνον ὑπὸ τοὺς ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει προβλεπομένους ὅρους καὶ περιορισμούς.

Τὸ αὐτὸ ἰσχύει καὶ διὰ πᾶσαν ἀξίωσιν κατὰ προσώπων, δι' ἃ ὁ σιδ/μος εὐθύνεται βάσει τοῦ ἄρθρου 35.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙ

Ἐξώδικοι (διοικητικαὶ) αἰτήσεις. Ἀγωγαί. Διαδικασία καὶ παραγραφή.

Ἄρθρον 37.

Ἐξώδικοι (διοικητικαὶ) αἰτήσεις.

§ 1.—Αἱ συναφεῖς μὲ τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς ἐξώδικοι (διοικητικαὶ) αἰτήσεις θὰ ἀπευθύνωνται ἐγγράφως πρὸς τὸν ἐν ἄρθρῳ 39 ὁριζόμενον σιδ/μον.

§ 2.—Τὸ δικαίωμα ὑποβολῆς αἰτήσεως ἀνήκει εἰς τὰ δικαιούμενα, βάσει τοῦ ἄρθρου 38, νὰ ἐναγάγουν τὸν σιδ/μον πρόσωπα.

§ 3.—Εἰσιτήρια, δελτία ἀποσκευῶν καὶ ἄλλα ἔγγραφα, τὰ ὁποῖα ὁ δικαιοῦχος κρίνει σκόπιμον νὰ ἐπισυνάψῃ εἰς τὴν αἴτησίν του, θὰ ὑποβάλλωνται, εἴτε ἐν πρωτοτύπῳ, εἴτε ἐν ἀντιγράφῳ, δεόντως κεκυρωμένῳ εἰς τὴν δευτέραν περίπτωσιν, ἐφ' ὅσον τοῦτο ἤθελε ζητηθῇ ὑπὸ τοῦ σιδ/μου.

Κατὰ τὸν διακανονισμὸν τῆς αἰτήσεως, δύναται ὁ σιδ/μος νὰ ἀξιώσῃ τὴν πρὸς αὐτὸν ἐπιστροφὴν τῶν εἰσιτηρίων ἢ τῶν δελτίων ἀποσκευῶν.

Ἄρθρον 38.

Πρόσωπα δικαιούμενα νὰ ἐναγάγουν τὸν σιδ/μον.

Ἡ κατὰ τοῦ σιδ/μου ἀγωγὴ ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς ἀνήκει ἀποκλειστικῶς εἰς τὸ προσάγον τὸ εἰσιτήριον ἢ τὸ δελτίον ἀποσκευῶν, κατὰ περίπτωσιν, πρόσωπον ἢ τὸ ὁποῖον, ἐν ἐλλείψει τῶν δικαιολογητικῶν τούτων, νομιμοποιεῖται κατ' ἄλλον τρόπον.

Ἄρθρον 39.

Σιδηρόδρομοι κατὰ τῶν ὁποίων δύναται νὰ ἐγερθῇ ἡ ἀγωγή.

§ 1.—Ἡ ἀγωγὴ πρὸς ἐπιστροφὴν καταβληθέντος, βάσει τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, ποσοῦ, δύναται νὰ στραφῇ εἴτε κατὰ τοῦ εἰσπράξαντος τὸ ποσὸν τοῦτο σιδηροδρόμου, εἴτε κατὰ τοῦ ὑπὲρ οὗ εἰσεπράχθη τὸ ποσὸν τοῦτο σιδ/μου.

§ 2.—Αἱ λοιπαὶ ἐκ τῆς συμβάσεως γεννώμεναι ἀγωγαὶ δύνανται νὰ στραφῶσι μόνον κατὰ τοῦ σιδ/μου ἀφετηρίας, ἢ κατὰ τοῦ σιδ/μου προορισμοῦ ἢ κατὰ τοῦ σιδ/μου, ἐπὶ τοῦ ὁποίου προέκυψε τὸ γενεσιουργὸν τῆς ἀγωγῆς γεγονός.

Δύναται, οὐχ ἧττον, νὰ ἐναχθῇ ὁ σιδ/μος προορισμοῦ καὶ ἂν ἀκόμη δὲν παρέλαβε τὰς ἀποσκευάς.

§ 3.–Ἂν ὁ ἐνάγων ἔχῃ δικαίωμα ἐπιλογῆς μεταξὺ πολλῶν σιδ/μων τοῦ καθ' οὗ θὰ στραφῇ, τὸ δικαίωμά του τοῦτο ἀποσβέννυται ἀφ' ἧς στιγμῆς ἤγειρεν οὗτος τὴν ἀγωγήν του ἐναντίον ἑνὸς τῶν σιδ/μων τούτων.

§ 4.–Ἡ ἐναγώγιμος ἀξίωσις δύναται νὰ στραφῇ καὶ κατ' ἄλλου σιδ/μου, πλὴν τῶν ἐν ταῖς παρ. 1 καὶ 2 ὁριζομένων, ἐφ' ὅσον αὕτη προτείνεται ἀνταγωγικῶς ἢ κατ' ἔνστασιν εἰς δίκην ἐπὶ κυρίας ἀγωγῆς ἐρειδομένης ἐπὶ τῆς ἰδίας συμβάσεως μεταφορᾶς.

Ἄρθρον 40.

Ἁρμοδιότης.

Ἀγωγαί, ἔχουσαι ἔρεισμα εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν, δύνανται νὰ ἐγερθοῦν μόνον ἐνώπιον τοῦ ἁρμοδίου δικαστηρίου τοῦ εἰς ὃ ἀνήκει ὁ ἐναγόμενος σιδ/μος Κράτους, ἐκτὸς ἂν

ἄλλως ὁρίζεται εἰς εἰδικὰς μεταξὺ τῶν Κρατῶν συμφωνίας ἢ πράξεις ἐκχωρήσεως τῆς ἐκμεταλλεύσεως.

Ἂν μία καὶ ἡ αὐτὴ ἐπιχείρησις ἐκμεταλλεύεται αὐτόνομα δίκτυα εἰς διάφορα Κράτη, ἕκαστον τῶν δικτύων τούτων θεωρεῖται ὡς ἀνεξάρτητος σιδ/μος ἀπὸ ἀπόψεως τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ παρόντος ἄρθρου.

Ἄρθρον 41.

Διαπίστωσις μερικῆς ἀπωλείας ἢ βλάβης ἀποσκευῶν.

§ 1.-Εἰς περίπτωσιν μερικῆς ἀπωλείας ἢ βλάβης ἀποσκευῶν, τῶν ὁποίων ἡ ὕπαρξις ἀποκαλύπτεται ἢ ἁπλῶς τεκμαίρεται ἀπὸ πλευρᾶς τοῦ σιδ/μου ἢ προτείνεται ἀπὸ πλευρᾶς τοῦ δικαιούχου, ὁ σιδ/μος ὑποχρεοῦται νὰ συντάξῃ ἀμέσως, εἰ δυνατὸν δὲ ἐπὶ παρουσίᾳ τοῦ δικαιούχου, πρωτόκολλον βεβαιώσεως, ἀναλόγως τοῦ εἴδους τῆς ζημίας, τῆς καταστάσεως τῶν ἀποσκευῶν, τοῦ βάρους αὐτῶν καί, εἰ δυνατόν, τῆς ἐκτάσεως τῆς ζημίας, τῆς προκαλεσάσης ταύτην αἰτίας καὶ τοῦ χρόνου καθ' ὃν αὕτη προέκυψε.

Ἀντίγραφον τοῦ πρωτοκόλλου τούτου δίδεται δωρεὰν εἰς τὸν δικαιοῦχον.

§ 2. Ἂν ὁ δικαιοῦχος δὲν ἀναγνωρίζῃ τὰς διαπιστώσεις τοῦ πρωτοκόλλου, δύναται οὗτος νὰ ζητήσῃ δικαστικὴν βεβαίωσιν τῆς καταστάσεως καὶ τοῦ βάρους τῶν ἀποσκευῶν ὡς καὶ τῶν αἰτίων καὶ τοῦ ποσοῦ τῆς ζημίας.

Ἡ ἐν προκειμένῳ διαδικασία ὑπόκειται εἰς τοὺς Νόμους καὶ Κανονισμοὺς τοῦ Κράτους ὅπου γίνεται ἡ δικαστικὴ βεβαίωσις.

§ 3.-Εἰς περίπτωσιν ἀπωλείας δεμάτων, ὀφείλει ὁ δικαιοῦχος, πρὸς διευκόλυνσιν τῶν ἐρευνῶν τοῦ σιδ/μου, νὰ παράσχῃ εἰς τοῦτον ἀκριβεστέραν κατὰ τὸ δυνατὸν περιγραφὴν τῶν ἀπολεσθέντων δεμάτων.

Ἄρθρον 42.

Ἀπόσβεσις τῆς κατὰ τοῦ σιδ/μου ἀγωγῆς ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.

§ 1.-Ἡ ὑπὸ τοῦ δικαιούχου παραλαβὴ τῶν ἀποσκευῶν ἐπάγεται ἀπόσβεσιν πάσης κατὰ τοῦ σιδ/μου ἀξιώσεως ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς διὰ καθυστέρησιν παραδόσεως, μερικὴν ἀπώλειαν ἢ βλάβην.

§ 2.-Δὲν ἀποσβέννυνται, ὅμως, ἡ ἀξίωσις ἐπὶ τῶν κάτωθι περιπτώσεων :

α) ἂν ὁ δικαιοῦχος ἀποδεικνύῃ ὅτι ἡ ζημία προῆλθεν ἐκ δόλου ἢ βαρείας ἀμελείας τοῦ σιδ/μου,

β) ἂν ἡ περὶ καθυστερήσεως κατὰ τὴν παράδοσιν ἀξίωσις προεβλήθη δι' ἐξωδίκου αἰτήσεως πρὸς ἕνα τῶν ἐν ἄρθρῳ 39, παρ. 2 ὁριζομένων σιδ/μων ἐντὸς προθεσμίας οὐχὶ ἀνωτέρας τῶν εἴκοσι καὶ μιᾶς ἡμερῶν, μὴ συμπεριλαμβανομένης εἰς ταύτην τῆς ἡμέρας καθ' ἣν αἱ ἀποσκευαὶ παρελήφθησαν ὑπὸ τοῦ δικαιούχου,

γ) ἂν ὑπεβλήθη ἐξώδικος αἴτησις διὰ μερικὴν ἀπώλειαν ἢ βλάβην, ὑπὸ τὰς ἑξῆς προϋποθέσεις :

1ον ὅτι ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη διεπιστώθησαν συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 41 πρὸ τῆς ὑπὸ τῆς δικαιούχου παραλαβῆς τῶν ἀποσκευῶν,

2ον ὅτι ἡ διαπίστωσις, ἡ ὁποία ἔδει νὰ γίνῃ συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 41, παρελείφθη ἐκ πταίσματος τοῦ σιδ/μου,

δ) ἂν ὑπεβλήθη ἐξώδικος αἴτησις διὰ μὴ ἐμφανεῖς βλάβας, ὧν ἡ ὕπαρξις διαπιστοῦται μετὰ τὴν παραλαβὴν τῶν ἀποσκευῶν ὑπὸ τοῦ δικαιούχου, ὑπὸ τὴν διττὴν κατωτέρω προϋπόθεσιν :

1ον ὅτι, ἀμέσως μετὰ τὴν ἀποκάλυψιν τῆς ζημίας, τὸ βραδύτερον δὲ ἐντὸς τριῶν ἡμερῶν ἀπὸ τῆς παραλαβῆς τῶν ἀποσκευῶν, ὑπεβλήθη ὑπὸ τοῦ δικαιούχου αἴτησις διαπιστώσεως κατὰ τὸ ἄρθρον 41.

Ἂν ἡ λῆξις τῆς προθεσμίας ταύτης συμπίπτῃ πρὸς Κυριακὴν ἢ ἄλλην ἡμέραν νομίμου ἀργίας, ἡ λῆξις ἀναβάλλεται μέχρι τῆς ἐπομένης ἐργασίμου ἡμέρας,

2ον ὅτι ὁ δικαιοῦχος ἀποδεικνύει ὅτι ἡ ζημία προέκυψεν εἰς χρόνον μεταξὺ τῆς παραλαβῆς πρὸς μεταφορὰν καὶ τῆς παραδόσεως.

Ἄρθρον 43.

Παραγραφὴ τῆς ἀξιώσεως.

§ 1.-Πᾶσα ἀξίωσις ἐκ τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς παραγράφεται μετὰ παρέλευσιν ἔτους.

Διὰ τὰς κάτωθι, ὅμως, μνημονευομένας ἀξιώσεις ἡ παραγραφὴ εἶναι διετής :

α) δι' ἀξίωσιν ἔχουσαν ὡς βάσιν ζημίαν προκύψασαν ἐκ δόλου,

β) δι' ἀξίωσιν ἔχουσαν ἔρεισμα εἰς ἀπάτην.

§ 2.-Ἡ παραγραφὴ ἀρχίζει νὰ τρέχῃ :

α) διὰ τὰς ἀξιώσεις ἀποζημιώσεως λόγῳ βραδύτητος εἰς τὴν παράδοσιν, μερικῆς ἀπωλείας ἢ βλάβης : ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς παραδόσεως,

β) διὰ τὰς ἀξιώσεις ἀποζημιώσεως συνεπείᾳ ὁλικῆς ἀπωλείας : ἀπὸ τῆς δεκάτης τετάρτης ἡμέρας μετὰ τὴν πάροδον τῆς ἐν ἄρθρῳ 20, παρ. 2 προβλεπομένης προθεσμίας,

γ) διὰ τὰς ἀξιώσεις περὶ πληρωμῆς μὴ καταβληθέντων ἢ ἐπιστροφῆς καταβληθέντων κομίστρων, προσθέτων τελῶν ἢ προστίμων ἢ δι' ἀξιώσεις περὶ διορθώσεως ἐπὶ ἀντικανονικῆς ἐφαρμογῆς τιμολογίου ἢ ὑπολογιστικοῦ λάθους : ἀπὸ τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ἐγένετο ἡ πληρωμὴ ἢ ἀπὸ τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ἔδει νὰ γίνῃ ἡ πληρωμή,

δ) δι' ἀξιώσεις περὶ πληρωμῆς συμπληρώματος τέλους τῆς τελωνειακῆς ἢ ἄλλης διοικητικῆς Ἀρχῆς : ἀπὸ τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ἐζητήθη ἡ πληρωμὴ ὑπὸ τῆς τελωνειακῆς ἢ ἄλλης διοικητικῆς Ἀρχῆς,

ε) διὰ τὰς λοιπὰς ἀξιώσεις συναφῶς μὲ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν : ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς λήξεως τῆς προθεσμίας ἰσχύος τοῦ εἰσιτηρίου.

Ἡ διὰ τὴν ἔναρξιν τῆς παραγραφῆς ὁριζομένη ἡμέρα οὐδέποτε συνυπολογίζεται ἐν τῇ προθεσμίᾳ παραγραφῆς.

§ 3.-Ἂν ἡ ἀξίωσις προεβλήθη δι' ἐξωδίκου αἰτήσεως, κατὰ τὸ ἄρθρον 37, πρὸς τὸν ἁρμόδιον σιδ/μον, ἡ παραγραφὴ ἀναστέλλεται μέχρι τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ὁ σιδ/μος ἠθέλησεν ἀπορρίψῃ ἐγγράφως τὴν αἴτησιν καὶ ἐπιστρέψῃ τὰ προσηρτημένα εἰς ταύτην δικαιολογητικά. Ἂν ἡ αἴτησις ἐγένετο μερικῶς δεκτή, ἡ παραγραφὴ ἀρχίζει καὶ πάλιν νὰ τρέχῃ διὰ τὸ ὑπόλοιπον ἐπίδικον τμῆμα τῆς αἰτήσεως. Ἡ ἀπόδειξις τοῦ γεγονότος τῆς λήψεως τῆς αἰτήσεως ἢ τῆς ἐπιστροφῆς τῶν διὰ τῆς αἰτήσεως ὑποβληθέντων δικαιολογητικῶν βαρύνει τὸν ἐπικαλούμενον τὰ περιστατικὰ ταῦτα.

Μεταγενέστεραι αἰτήσεις ἐπὶ τοῦ ἰδίου ἀντικειμένου δὲν ἀναστέλλουν τὴν παραγραφήν.

§ 4.-Ἡ παραγραφεῖσα ἀξίωσις δὲν δύναται πλέον νὰ προταθῇ οὔτε ἀνταγωγικῶς, οὔτε κατ' ἔνστασιν.

§ 5.-Τηρουμένων τῶν ἀνωτέρω διατάξεων, ἡ ἀναστολὴ καὶ ἡ διακοπὴ τῆς παραγραφῆς ρυθμίζονται ὑπὸ τῶν ἐν τῷ Κράτει ὅπου ἐγείρεται ἡ ἀγωγὴ ἰσχυόντων Νόμων καὶ Κανονισμῶν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙΙ

Διακανονισμὸς τῶν λογ/σμῶν. Ἀναγωγαὶ τῶν σιδ/μων κατ' ἀλλήλων.

Ἄρθρον 44.

Διακανονισμὸς τῶν μεταξὺ σιδ/μων λογ/σμῶν.

Ἕκαστος σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλῃ εἰς τοὺς ἄλλους ἐνδιαφερομένους σιδ/μους τὸ ἀνῆκον αὐτοῖς μέρος τῶν κομίστρων τὰ ὁποῖα εἰσέπραξεν ἢ ὤφειλε νὰ εἰσπράξῃ.

Ἄρθρον 45.

Ἀναγωγὴ ἐπὶ ἀποζημιώσεως δι' ἀπώλειαν ἢ βλάβην.

§ 1.-Ὁ βάσει τῶν διατάξεων τῆς παρούσης Συμβάσεως καταβαλὼν ἀποζημίωσιν δι' ὁλικὴν ἢ μερικὴν ἀπώλειαν ἢ βλάβην ἀποσκευῶν σιδηρόδρομος δικαιοῦται νὰ ἀσκήσῃ ἀναγωγὴν κατὰ τῶν λοιπῶν συμπραξάντων εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῆς μεταφορᾶς σιδηροδρόμων συμφώνως πρὸς τὰς κάτωθι διατάξεις :

α) Ὁ προκαλέσας, τὴν ζημίαν σιδηρόδρομος εἶναι μοναδικῶς ὑπεύθυνος δι' αὐτὴν

β) Ἂν ἡ ζημία προεκλήθη ὑπὸ πολλῶν σιδηροδρόμων, ἕκαστος τούτων εὐθύνεται διὰ τὴν ὑπ' αὐτοῦ προκληθεῖσαν ζημίαν,

Ἂν ἡ διάκρισις, ἐν δεδομένῃ περιπτώσει, ἀποβαίνῃ ἀδύνατος, ἡ πρὸς ἀποζημίωσιν ὑποχρέωσις ἐπιμερίζεται μεταξὺ τούτων συμφώνως πρὸς τὰς κάτωθι ὑπὸ στοιχ. γ) διαγραφομένας ἀρχάς.

γ) Ἂν ἀποβαίνῃ ἀδύνατον, ἐν δεδομένῃ περιπτώσει, νὰ ἀποδειχθῇ ὅτι ἡ ζημία προεκλήθη ὑπὸ ἑνὸς ἢ ὑπὸ πολλῶν σιδηροδρόμων, τὸ ποσὸν τῆς ὀφειλομένης ἀποζημιώσεως κατανέμεται μεταξὺ ὅλων τῶν εἰς τὴν μεταφορὰν συμπραξάντων σιδ/μων, πλὴν ἐκείνων οἵτινες ἤθελον ἀποδείξῃ ὅτι ἡ ζημία δὲν προέκυψεν ἐπὶ τῶν γραμμῶν των.

Ἡ κατανομὴ γίνεται ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὸν ἀριθμὸν χιλιομέτρων τῶν ἀποστάσεων, βάσει τῶν ὁποίων ἐγένετο ἡ τιμολόγησις.

§ 2.–Εἰς περίπτωσιν ἀφερεγγυότητος ἑνὸς τῶν σιδηροδρόμων, τὸ βαρῦνον αὐτὸν καὶ μὴ καταβληθὲν ὑπ' αὐτοῦ μερίδιον κατανέμεται μεταξὺ τῶν λοιπῶν συμμετασχόντων εἰς τὴν μεταφορὰν σιδηροδρόμων ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὸν ἀριθμὸν χιλιομέτρων τῶν ἀποστάσεων, βάσει τῶν ὁποίων ἐγένετο ἡ τιμολόγησις.

Ἄρθρον 46.

Ἀναγωγὴ ἐπὶ ἀποζημιώσεως διὰ βραδύτητα παραδόσεως.

Οἱ ἐν ἄρθρῳ 45 διαγραφόμενοι κανόνες ἔχουν ἐφαρμογὴν καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ἀποζημιώσεως καταβληθείσης διὰ βραδύτητα παραδόσεως. Ἂν ἡ καθυστέρησις προῆλθεν ἐξ ἀνωμαλιῶν διαπιστωθεισῶν ἐπὶ πολλῶν σιδηροδρόμων, ἡ ἀποζημίωσις κατανέμεται μεταξὺ τῶν σιδηροδρόμων τούτων κατ' ἀναλογίαν πρὸς τὴν διάρκειαν τῆς καθυστερήσεως ἐπὶ τῶν οἰκείων δικτύων των.

Ἄρθρον 47.

Διαδικασία ἀναγωγῆς.

§ 1.–Ὁ σιδ/μος, καθ' οὗ ἀσκεῖται ἀναγωγὴ ἐκ τῶν ἐν τοῖς ἄρθροις 45 καὶ 46 προβλεπομένων, ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει δικαιοῦται νὰ ἀμφισβητήσῃ τὴν νομιμότητα τῆς γενομένης πληρωμῆς ὑπὸ τοῦ ἀσκοῦντος τὴν ἀναγωγὴν σιδ/μου, ἐφ' ὅσον ἡ ἀποζημίωσις αὕτη καθωρίσθη ὑπὸ τῆς δικαστικῆς Ἀρχῆς μετὰ τὴν νομίμως γενομένην πρὸς αὐτὸν ἀνακοίνωσιν μετὰ προσεπικλήσεως, διὰ τῆς ὁποίας καθίστατο εἰς τοῦτον δυνατὸν νὰ παρέμβῃ ἐν τῇ δίκῃ. Ὁ ἐπιληφθεὶς τῆς κυρίας ἀγωγῆς δικαστὴς ὁρίζει, κατὰ τὰς συντρεχούσας πραγματικὰς περιστάσεις, τὰς προθεσμίας αἱ ὁποῖαι τάσσονται διὰ τὴν ἀνακοίνωσιν καὶ τὴν παρέμβασιν.

§ 2.–Ὁ προτιθέμενος νὰ ἀσκήσῃ ἀναγωγὴν σιδηρόδρομος ὀφείλει νὰ ὑποβάλῃ κοινὴν αἴτησιν ἐν μιᾷ καὶ τῇ αὐτῇ δίκῃ καθ' ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων σιδηροδρόμων, μετὰ τῶν ὁποίων δὲν προῆλθεν εἰς συμβιβασμόν, ἐπὶ ποινῇ ἀπωλείας τῆς ἀναγωγῆς του κατ' ἐκείνων οὓς δὲν ἤθελε κλητεύσει.

§ 3.–Τὸ δικαστήριον ὀφείλει νὰ ἀποφασίσῃ διὰ μιᾶς καὶ τῆς αὐτῆς ἀποφάσεως ἐφ' ὅλων τῶν ἐνώπιόν του εἰσαχθεισῶν ἀναγωγῶν.

§ 4.–Οἱ καθ' ὧν ἠσκήθη ἀναγωγὴ σιδηρόδρομοι δὲν δύνανται νὰ ἀσκήσουν μεταγενεστέρως ἄλλην ἀναγωγήν.

§ 5.–Δὲν ἐπιτρέπεται νὰ εἰσαχθῶσιν ἀναγωγαὶ περὶ διασφαλίσεως τοῦ ἀντικειμένου αὐτῶν εἰς δίκην ἐπὶ κυρίας ἀγωγῆς περὶ ἀποζημιώσεως.

Ἄρθρον 48.

Ἁρμοδιότης διὰ τὰς ἀναγωγάς.

§ 1.–Τὸ δικαστήριον τῆς ἕδρας τοῦ σιδηροδρόμου, καθ' οὗ ἀσκεῖται ἀναγωγή, εἶναι ἀποκλειστικῶς ἁρμόδιον δι' ὅλας τὰς ἀναγωγάς.

§ 2.–Ἐφ' ὅσον ἡ ἀναγωγὴ στρέφεται κατὰ πολλῶν σιδ/μων, ὁ ἀσκῶν ταύτην σιδ/μος δικαιοῦται νὰ ἐπιλέξῃ, μεταξὺ τῶν κατὰ τὴν παρ. 1 ἁρμοδίων δικαστηρίων, τοῦ εἰς ὃ θὰ εἰσαγάγῃ τὴν ἀναγωγήν του.

Ἄρθρον 49.

Συμφωνίαι σχετικῶς μὲ τὰς ἀναγωγάς.

Οἱ σιδηρόδρομοι δύνανται διὰ συμφωνιῶν νὰ καθιερώσουν παρεκκλίσεις ἀπὸ τῶν ἐν Κεφαλαίῳ ΙΙΙ τιθεμένων κανόνων ἐν σχέσει μὲ τὰς ἀναγωγάς.

ΜΕΡΟΣ ΙΥ

ΔΙΑΦΟΡΟΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Ἄρθρον 50.

Ἐφαρμογὴ τοῦ ἐσωτερικοῦ δικαίου.

Ἐν ἐλλείψει σχετικῶν διατάξεων ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει, ἐν ταῖς συμπληρωματικαῖς διατάξεσι καὶ ἐν τοῖς διεθνέσι τιμολογίοις, ἐφαρμογὴν ἔχουν αἱ ἐν ἑκάστῳ Κράτει ἰσχύουσαι συναφῶς μὲ τὴν μεταφορὰν διατάξεις τῶν ἐσωτερικῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν.

Ἄρθρον 51.

Γενικοὶ κανόνες διδαδικασίας.

Δι' ὅλας τὰς διαφοράς, εἰς ἃς παρέχουν ἀφορμὴν αἱ εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν ὑπαγόμεναι μεταφοραί, ἡ ἀκολουθητέα διαδικασία εἶναι ἡ τοῦ ἁρμοδίου διὰ τὴν ἐπίλυσιν τούτων δικαστηρίου, τηρουμένων ὁπωσδήποτε τῶν ἐν τῇ Συμβάσει περιλαμβανομένων ἀντιθέτων διατάξεων.

Ἄρθρον 52.

Ἐκτέλεσις τῶν ἀποφάσεων. Κατασχέσεις καὶ ἐγγυήσεις.

§ 1.–Ὅταν αἱ ἀποφάσεις τοῦ ἁρμοδίου δικαστηρίου, ἐκδοθεῖσαι κατὰ τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, κατ' ἀντιμωλίαν ἢ κατ' ἐρήμην τῶν διαδίκων, καταστῶσιν ἐκτελεσταὶ κατὰ τοὺς ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου τούτου ἐφαρμοσθέντας Νόμους, καθίστανται αὗται ἐκτελεσταὶ καὶ ἐν ἑκάστῳ τῶν λοιπῶν συμβεβλημένων Κρατῶν εὐθὺς μετὰ τὴν πλήρωσιν τῶν καθωρισμένων ἐν τῷ Κράτει τούτῳ διατυπώσεων.

Κατ' οὐσίαν ἀναθεώρησις τῆς ὑποθέσεως δὲν ἐπιτρέπεται.

Ἡ παροῦσα διάταξις δὲν ἐφαρμόζεται ἐπὶ προσωρινῶς ἐκτελεστῶν ἀποφάσεων, οὔτε ἐπὶ ἀποφάσεων δι' ὧν καταλογίζεται ἀποζημίωσις, πέραν τῆς δικαστικῆς δαπάνης, εἰς βάρος τοῦ ἐνάγοντος κατ' ἀκολουθίαν τῆς ἀπορρίψεως τῆς ἀγωγῆς του.

§ 2.–Αἱ ἐκ διεθνοῦς μεταφορᾶς γεννώμεναι ἀπαιτήσεις ὑπὲρ ὡρισμένου σιδηροδρόμου ἔναντι ἄλλου σιδηροδρόμου, μὴ ἀνήκοντος εἰς τὸ αὐτό, εἰς ὃ καὶ ὁ πρῶτος, Κράτος, δύνανται νὰ ὑπαχθῶσιν εἰς κατάσχεσιν ἐπὶ τῇ βάσει καὶ μόνον ἀποφάσεως ἐκδιδομένης ὑπὸ τῆς δικαστικῆς Ἀρχῆς τοῦ Κράτους εἰς ὃ ἀνήκει ὁ ἐπ' ὀνόματι τοῦ ὁποίου φέρονται αἱ ἀπαιτήσεις αὗται σιδ/μος.

§ 3.–Τὸ τροχαῖον σιδηροδρομικὸν ὑλικὸν ὡς καὶ τὰ πάσης φύσεως ἀντικείμενα, νὰ χρησιμεύοντα εἰς τὴν μεταφοράν, καὶ ἀνήκοντα εἰς τὸν σιδ/μον, ὡς ἐμπορευματοκιβώτια ἐξαρτήματα φορτώσεως, ἀδιάβροχα καλύμματα κλπ, δὲν ὑπόκεινται εἰς κατάσχεσιν ἐπὶ τῆς ἐδαφικῆς περιοχῆς Κράτους ἄλλου ἀπὸ ἐκεῖνο εἰς ὃ ἀνήκει ὁ εἰς οὗ τὴν κυριότητα ἀνήκουν τὰ ἀντικείμενα ταῦτα σιδ/μος, εἰ μὴ μόνον βάσει ἀποφάσεως ἐκδιδομένης ὑπὸ τῆς δικαστικῆς Ἀρχῆς τοῦ τελευταίου τούτου Κράτους.

Ἰδιωτικὰ φορτηγὰ ὀχήματα ὡς καὶ τὰ ἐν αὐτοῖς περιλαμβανόμενα καὶ διὰ τὴν μεταφορὰν χρησιμοποιούμενα πάσης φύσεως ἀντικείμενα, ἀνήκοντα δὲ εἰς τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ φορτηγοῦ ὀχήματος, δὲν ὑπόκεινται εἰς κατάσχεσιν ἐπὶ τῆς ἐδαφικῆς περιοχῆς Κράτους ἄλλου ἀπὸ ἐκεῖνο εἰς ὃ ἔχει τὴν κατοικίαν του ὁ ἰδιοκτήτης, εἰ μὴ μόνον δυνάμει ἀποφάσεως τῆς δικαστικῆς Ἀρχῆς τοῦ τελευταίου τούτου Κράτους.

§ 4.–Ἐπὶ ἀγωγῶν ἐκ συμβάσεων διεθνοῦς μεταφορᾶς δὲν δύναται νὰ ζητηθῇ ἡ παροχὴ ἐγγυήσεως πρὸς διασφάλισιν τῆς πληρωμῆς τῶν δικαστικῶν δαπανῶν.

Ἄρθρον 53.

Νομισματικὴ μονάς. Τιμὴ μετατροπῆς ἢ ἀποδοχῆς ξένων νομισμάτων.

§ 1.–Τὰ ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει ἢ ἐν τοῖς Παραρτήμασιν αὐτῆς εἰς φράγκα ἐνδεικνυόμενα ποσὰ θεωροῦνται ἀναφερόμενα εἰς χρυσοῦν φράγκον βάρους 10/31 τοῦ γραμμαρίου καὶ τίτλου καθαρότητος 0,900.

§ 2.–Ὁ σιδηρόδρομος ὑποχρεοῦται εἰς δημοσίευσιν τῶν τιμῶν, βάσει τῶν ὁποίων ἐνεργεῖ τὴν μετατροπὴν εἰς τὸ ἐγχώριον νόμισμα ποσῶν ἐκφραζομένων εἰς ξένας νομισματικὰς μονάδας (τιμὴ μετατροπῆς).

§ 3.–Ὑποχρεοῦται ὡσαύτως ὁ σιδηρόδρομος, ὅστις ἀποδέχεται τὴν πληρωμὴν εἰς ξένα νομίσματα, νὰ δημοσιεύῃ τὰς τιμὰς εἰς ἃς ἀποδέχεται τὰ νομίσματα ταῦτα (τιμὴ ἀποδοχῆς).

Ἄρθρον 54.

Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν διεθνῶν διὰ σιδ/μων μεταφορῶν.

§ 1.–Πρὸς διευκόλυνσιν καὶ ἐξασφάλισιν τῆς ἐκτελέσεως τῆς παρούσης Συμβάσεως ἱδρύεται Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν διεθνῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν ἔχον ἀποστολήν :

α) νὰ δέχηται τὰς ἀνακοινώσεις ἑκάστου τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν καὶ ἑκάστου τῶν ἐνδιαφερομένων σιδηροδρόμων καὶ νὰ γνωστοποιῇ ταύτας εἰς τὰ ἄλλα Κράτη καὶ σιδηροδρόμους,

β) νὰ συγκεντρώνῃ, συντονίζῃ καὶ δημοσιεύῃ τὰς πάσης φύσεως πληροφορίας, αἱ ὁποῖαι ἐνδιαφέρουν τὴν ὑπηρεσίαν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν,

γ) νὰ διευκολύνῃ τὰς ἀναγκαίας διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν οἰκονομικὰς σχέσεις μεταξὺ τῶν διαφόρων σιδηροδρόμων καὶ τὴν εἰσπραξιν ἐκκρεμῶν ἀπαιτήσεων καὶ νὰ ἐξασφαλίζῃ ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ταύτης τὴν σταθερότητα τῶν ἀμοιβαίων σχέσεων τῶν σιδ/μων,

δ) νὰ ἐπιχειρῇ, ἐπὶ τῇ αἰτήσει συμβεβλημένου Κράτους ἢ μεταφορικῆς ἐπιχειρήσεως ἧς αἱ γραμμαὶ εἶναι ἐγγεγραμμέναι εἰς τὸν ἐν ἄρθρῳ 55 προβλεπόμενον πίνακα, συμβιβασμόν, εἴτε διὰ τῆς προσφορᾶς τῶν ὑπηρεσιῶν ἢ τῆς μεσολαβήσεώς του, εἴτε καθ' οἱονδήποτε ἄλλον τρόπον, πρὸς διακανονισμὸν διαφορῶν μεταξὺ τῶν ρηθέντων Κρατῶν ἢ ἐπιχειρήσεων συναφῶς μὲ τὴν ἑρμηνείαν ἢ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως,

ε) νὰ ἐκδίδῃ, κατ' αἴτησιν τῶν ἀντιδικούντων μερῶν, Κρατῶν, μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων ἢ πελατῶν, συμβουλευτικὰς γνωματεύσεις ἐπὶ διαφορῶν συναφῶς μὲ τὴν ἑρμηνείαν ἢ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως,

στ) νὰ συμπράττῃ εἰς τὸν διαιτητικὸν διακανονισμὸν διαφορῶν συναφῶς μὲ τὴν ἑρμηνείαν ἢ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως,

ζ) νὰ εἰσηγῆται τὰς αἰτήσεις τροποποιήσεως τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ νὰ προτείνῃ, συντρεχούσης περιπτώσεως, τὴν σύγκλησιν τῶν ἐν ἄρθρῳ 64 προβλεπομένων διασκέψεων.

§ 2.–Εἰδικὸς Κανονισμός, ἀποτελῶν τὸ Παράρτημα I τῆς παρούσης Συμβάσεως, καθορίζει τὴν ἕδραν, τὴν σύνθεσιν καὶ τὴν ὀργάνωσιν τοῦ Γραφείου τούτου ὡς καὶ τὰ πρὸς ἄσκησιν τῆς δράσεώς του μέσα. Καθορίζονται, ἐξ ἄλλου, ἐν τῷ Κανονισμῷ τούτῳ οἱ ὅροι λειτουργίας τοῦ ἐν λόγῳ Γραφείου καὶ τῆς ἐπ' αὐτοῦ ἐποπτείας.

Ἄρθρον 55.

Πίναξ τῶν εἰς τὴν Σύμβασιν ὑπαγομένων γραμμῶν.

§ 1.–Τὸ ἐν τῷ ἄρθρῳ 54 προβλεπόμενον Κεντρικὸν Γραφεῖον ὑποχρεοῦται νὰ καταρτίσῃ καὶ νὰ τηρῇ ἐν ἐνημερότητι τὸν πίνακα τῶν εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν ὑπαγομένων γραμμῶν. Δέχεται πρὸς τοῦτο τὰς γνωστοποιήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν σχετικῶς μὲ τὴν ἐν τῷ πίνακι τούτῳ ἐγγραφὴν ἢ τὴν ἐξ αὐτοῦ διαγραφὴν τῶν γραμμῶν σιδηροδρομικῆς ἢ ἄλλης μεταφορικῆς ἐπιχειρήσεως ἐκ τῶν ἐν ἄρθρῳ 2 μνημονευομένων.

§ 2.–Ἡ εἴσοδος νέας γραμμῆς εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν συντελεῖται μετὰ παρέλευσιν μηνὸς ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τοῦ ἐγγράφου τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, δι' οὗ γνωστοποιεῖται εἰς τὰ ἄλλα Κράτη ἡ εἰς τὸν πίνακα ἐγγραφὴ τῆς γραμμῆς ταύτης.

§ 3.–Ἡ διαγραφὴ γραμμῆς ἐνεργεῖται ὑπὸ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου εὐθὺς ὡς τὸ ἐκ τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν, κατ' αἴτησιν τοῦ ὁποίου ἡ γραμμὴ ἐνεγράφη ἐν τῷ πίνακι, γνωστοποιήσῃ ὅτι αὕτη πρέπει νὰ διαγραφῇ.

§ 4.–Μόνη ἡ λῆψις τῆς σχετικῆς εἰδοποιήσεως τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου παρέχει ἀμέσως εἰς ἕκαστον σιδ/μον τὸ δικαίωμα νὰ παύσῃ μετὰ τῆς διαγραφείσης γραμμῆς πᾶσαν σχέσιν διεθνοῦς μεταφορᾶς, πλὴν τῶν ἀναφερομένων εἰς τὰς ἤδη ὑπὸ ἐκτέλεσιν μεταφοράς, τῶν ὁποίων πρέπει νὰ ὁλοκληρωθῇ ἡ ἐκτέλεσις.

Ἄρθρον 56.

Συμπληρωματικαὶ διατάξεις.

Συμπληρωματικαὶ διατάξεις, τὰς ὁποίας ὡρισμένα ἐκ τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἢ ὡρισμένοι ἐκ τῶν συμμετεχόντων σιδηροδρόμων ἐκδίδουν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς Συμβάσεως κοινοποιοῦνται παρ' αὐτῶν εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον.

Αἱ συμπληρωματικαὶ αὗται διατάξεις δύνανται νὰ τεθοῦν ἐν ἰσχύι ἐπὶ τῶν προσχωρησάντων εἰς ταύτας σιδηροδρόμων κατὰ τοὺς ἐν ἑκάστῳ Κράτει προβλεπομένους ὑπὸ τῶν οἰκείων Νόμων καὶ Κανονισμῶν τύπους, δὲν δύνανται ὅμως αὗται νὰ ἀντιβαίνουν εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν.

Ἡ ἔναρξις ἰσχύος τῶν ἐν λόγῳ συμπληρωματικῶν διατάξεων ἀνακοινοῦται πρὸς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον.

Ἄρθρον 57.

Διαιτητικὸς διακανονισμὸς διαφορῶν.

§ 1.–Ἐφ' ὅσον δὲν ἐπιτυγχάνεται διακανονισμὸς μεταξὺ τῶν ἰδίων ἐνδιαφερομένων μερῶν, ἀμφισβητήσεις ὡς πρὸς τὴν ἑρμηνείαν ἢ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως, ἐχούσης ἰσχὺν ἐσωτερικοῦ Νόμου ἢ συμβατικοῦ δικαίου, καὶ τῶν ὑφ' ὡρισμένων Κρατῶν ἐκδοθεισῶν συμπληρωματικῶν διατάξεων, δύνανται, αἰτήσει τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν, νὰ ὑπαχθῶσιν εἰς διαιτητικὰ δικαστήρια, τῶν ὁποίων ἡ σύνθεσις καὶ ἡ διαδικασία ἀποτελοῦν ἀντικείμενον τοῦ Παραρτήματος III τῆς παρούσης Συμβάσεως.

§ 2.–Ἐπὶ τῶν μεταξὺ Κρατῶν, ὅμως, διαφορῶν, αἱ διατάξεις τοῦ Παραρτήματος III δὲν δεσμεύουν τὰ μέρη, τὰ ὁποῖα δύνανται νὰ καθορίσουν ἐλευθέρως τὴν σύνθεσιν τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου καὶ τὴν διαιτητικὴν διαδικασίαν.

§ 3.–Αἰτήσει τῶν μερῶν, δύνανται νὰ ὑπαχθῶσι εἰς τὴν διαιτητικὴν δικαιοδοσίαν αἱ κάτωθι διαφοραί :

α) ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν διακανονισμοῦ τῶν διαφορῶν βάσει ἄλλων νομίμων διατάξεων :

1ον ἀντιδικίαι μεταξὺ συμβεβλημένων Κρατῶν.

2ον ἀντιδικίαι μεταξὺ συμβεβλημένων, ἀφ' ἑνός, καὶ μὴ συμβεβλημένων, ἀφ' ἑτέρου, Κρατῶν,

3ον ἀντιδικίαι μεταξὺ μὴ συμβεβλημένων Κρατῶν,

ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι, ἐν ταῖς δύο τελευταίαις περιπτώσεσιν, ἡ Σύμβασις τυγχάνει ἐφαρμοστέα ὡς ἐσωτερικὸς νόμος ἢ ὡς συμβατικὸν δίκαιον.

β) ἀντιδικίαι μεταξὺ μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων,

γ) ἀντιδικίαι μεταξὺ μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ πελατῶν,

δ) ἀντιδικίαι μεταξὺ πελατῶν.

§ 4.–Ἡ κινητοποίησις τῆς διαιτητικῆς διαδικασίας ἔχει, ὡς πρὸς τὴν ἀποστολὴν καὶ τὴν διακοπὴν τῆς παραγραφῆς τῆς ἀμφισβητουμένης ἀξιώσεως, τὸ αὐτὸ ἀποτέλεσμα ὡς καὶ ἡ ἔγερσις ἀγωγῆς ἐνώπιον τῶν τακτικῶν δικαστηρίων.

§ 5.–Αἱ ὑπὸ διαιτητικῶν δικαστηρίων ἐκδιδόμεναι ἀποφάσεις ἔναντι μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων ἢ πελατῶν εἶναι ἐκτελεσταὶ ἐφ' ἑκάστου τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν εὐθὺς ὡς πληρωθοῦν αἱ καθωρισμέναι διατυπώσεις ἐν τῷ Κράτει ὅπου πρέπει νὰ γίνῃ ἡ ἐκτέλεσις.

ΜΕΡΟΣ V

ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Ἄρθρον 58.

Εὐθύνη ἐν συνδεδυασμένῃ ὑπηρεσίᾳ σιδ/κῆς - θαλασσίας μεταφορᾶς.

§ 1.–Ἐπὶ μεταφορῶν διὰ σιδ/κῆς καὶ θαλασσίας ὁδοῦ, διενεργουμένων διὰ τῶν ἐν ἄρθρῳ 2, παρ. 1 ἀναφερομένων γραμμῶν, ἕκαστον Κράτος δύναται, ἐπὶ τῇ ἐκ μέρους του αἰτήσει περὶ ἐγγραφῆς ἀντιστοίχου μνείας ἐν τῷ Πίνακι τῶν εἰς τὴν Σύμβασιν ὑπαγομένων γραμμῶν, νὰ συμπληρώνῃ τοὺς ἐν ἄρθρῳ 27 μνημονευομένους ἀπαλλακτικοὺς λόγους διὰ προσθήκης τοῦ συνόλου τῶν κάτωθι μνημονευομένων ἑτέρων ἀπαλλακτικῶν λόγων.

Τοὺς τελευταίους τούτους δύναται νὰ ἐπικαλεσθῇ ὁ μεταφορεὺς μόνον ἂν ἀποδείξῃ ὅτι ἡ βραδύτης παραδόσεως, ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη ἐπῆλθον ἐπὶ τοῦ τμήματος τῆς θαλασσίας διαδρομῆς κατὰ τὸν ἀπὸ τῆς ἐν πλοίῳ φορτώσεως τῶν ἀποσκευῶν μέχρι τῆς ἐκεῖθεν ἐκφορτώσεως αὐτῶν χρόνον.

Οἱ λόγοι οὗτοι ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τῆς εὐθύνης εἶναι οἱ κάτωθι :

α) ἐνέργειαι, ἀμέλειαι ἢ παραλείψεις τοῦ πλοιάρχου, τοῦ πληρώματος, τοῦ πλοηγοῦ ἢ τῶν ὑπὸ τοῦ μεταφορέως προστεθέντων, εἰς τὴν διεύθυνσιν τοῦ πλοῦ ἢ εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ πλοίου,

β) ἀκαταλληλότητος πρὸς πλοῦν τοῦ πλοίου, ἐφ' ὅσον ὁ μεταφορεὺς ἀποδεικνύῃ ὅτι ἡ τοιαύτη κατάστασις δὲν εἶναι καταλογιστέα εἰς ἔλλειψιν ἀπὸ μέρους του ἐλλόγου ἐπιμελείας ὅπως καταστήσῃ τὸ πλοῖον κατάλληλον πρὸς πλοῦν ἢ ὅπως ἐξασφαλίσῃ εἰς τοῦτο τὸν προσήκοντα ἐξοπλισμόν, ἐπάνδρωσιν καὶ ἐφοδιασμὸν ἢ ὅπως διασκευάσῃ καταλλήλως καὶ ἀποκαταστήσῃ εἰς καλὴν κατάστασιν ὅλα τὰ τμήματα τοῦ πλοίου, εἰς τὰ ὁποῖα φορτώνονται αἱ ἀποσκευαί, εἰς τρόπον ὥστε νὰ εἶναι ταῦτα κατάλληλα πρὸς ὑποδοχήν, μεταφορὰν καὶ προφύλαξιν τῶν ἀποσκευῶν,

γ) πυρκαϊά, ἐφ' ὅσον ὁ μεταφορεὺς ἀποδεικνύῃ ὅτι δὲν προεκλήθη ἐξ ἰδίας αὐτοῦ ἐνεργείας ἢ πταίσματος ἢ ἐξ ἐνεργείας ἢ πταίσματος τοῦ πλοιάρχου, τοῦ πληρώματος, τοῦ πλοηγοῦ ἢ τῶν ὑπὸ τοῦ μεταφορέως εἰς ὑπηρεσίαν προστεθέντων προσώπων,

δ) κίνδυνοι ἢ ἀτυχήματα θαλάσσης ἢ ἄλλων πλωτῶν ὁδῶν,

ε) διάσωσις ἢ προσπάθεια διασώσεως ἀνθρωπίνων ὑπάρξεων ἢ ἀγαθῶν ἐν θαλάσσῃ.

Οἱ ἀνωτέρω μνημονευόμενοι ἀπαλλακτικοὶ λόγοι οὐδόλως συνεπάγονται ἄρσιν ἢ μείωσιν τῶν γενικῶν ὑποχρεώσεων τοῦ μεταφορέως, συγκεκριμένως δὲ τῆς ὑποχρεώσεως ὅπως καταβάλῃ ἔλλογον ἐπιμέλειαν ἵνα καταστήσῃ τὸ πλοῖον κατάλληλον πρὸς πλοῦν ἢ ὅπως ἐξασφαλίσῃ εἰς τοῦτο τὸν προσήκοντα ἐξοπλισμόν, ἐπάνδρωσιν καὶ ἀνεφοδιασμὸν ἢ ὅπως διασκευάσῃ καταλλήλως καὶ ἀποκαταστήσῃ εἰς καλὴν κατάστασιν ὅλα τὰ τμήματα τοῦ πλοίου, εἰς τὰ ὁποῖα φορτώνονται αἱ ἀποσκευαί, εἰς τρόπον ὥστε νὰ εἶναι ταῦτα κατάλληλα πρὸς ὑποδοχήν, μεταφορὰν καὶ προφύλαξιν τῶν ἀποσκευῶν.

Ὁ μεταφορεύς, ἔστω καὶ ἐπικαλούμενος τοὺς ἀνωτέρω ἀπαλλακτικοὺς λόγους, παραμένει οὐχ ἧττον ὑπεύθυνος ἂν ὁ δικαιοῦχος ἀποδεικνύῃ ὅτι ἡ βραδύτης παραδόσεως, ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ βλάβη ὀφείλονται εἰς πταῖσμα τοῦ μεταφορέως, τοῦ πλοιάρχου, τοῦ πληρώματος, τοῦ πλοηγοῦ, ἢ τῶν ὑπὸ τοῦ μεταφορέως προστηθέντων ἐν ὑπηρεσίᾳ προσώπων, διάφορον τοῦ ὑπὸ στοιχ. α) ἀνωτέρω προβλεπομένου πταίσματος.

§ 2.—Ὅταν μία καὶ ἡ αὐτὴ θαλασσία διαδρομὴ ἐξυπηρετῆται ὑπὸ πολλῶν μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων, ἐγγεγραμμένων εἰς τὸν ἐν τῷ πρώτῳ ἄρθρῳ μνημονευόμενον πίνακα, τὸ ἐφαρμοστέον ἐπὶ τῆς διαδρομῆς ταύτης σύστημα εὐθύνης πρέπει νὰ εἶναι κοινὸν δι' ὅλας τὰς μεταφορικὰς ταύτας ἐπιχειρήσεις.

Ἐφ' ὅσον, ἐξ ἄλλου, ἡ ἐν τῷ πίνακι ἐγγραφὴ τῶν ἐπιχειρήσεων τούτων ἐγένετο κατ' αἴτησιν πολλῶν Κρατῶν, πρέπει ἐπιπροσθέτως νὰ ἔχῃ προηγηθῇ συμφωνία μεταξὺ τῶν Κρατῶν τούτων διὰ τὴν ἀποδοχὴν τοῦ ἐνιαίου τούτου συστήματος εὐθύνης.

§ 3.—Τὰ κατὰ τὸ παρὸν ἄρθρον λαμβανόμενα μέτρα ἀνακοινοῦνται πρὸς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον. Θὰ ἰσχύουν δὲ τὰ μέτρα ταῦτα οὐχὶ πρὸ τῆς παρελεύσεως προθεσμίας τριάκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τοῦ ἐγγράφου τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου δι' οὗ γνωστοποιοῦνται τὰ μέτρα ταῦτα εἰς τὰ λοιπὰ Κράτη.

Αἱ καθ' ὁδὸν μεταφοραὶ ἀποσκευῶν δὲν θὰ θίγωνται ὑπὸ τῶν ἐν λόγῳ μέτρων.

Ἄρθρον 59.

Εὐθύνη δι' ἀτυχήματα ἐκ πυρηνικῆς ἐνεργείας.

Ὁ σιδ/μος ἀπαλλάσσεται τῆς εὐθύνης, δι' ἧς βαρύνεται κατὰ τὴν παροῦσαν Σύμβασιν, ὅταν ἡ ζημία προεκλήθη ἐκ πυρηνικοῦ ἀτυχήματος καὶ ἐφ' ὅσον, βάσει τῶν ἰσχυουσῶν ἐν δεδομένῳ συμβεβλημένῳ Κράτει εἰδικῶν διατάξεων περὶ τῆς εὐθύνης εἰς τὸν τομέα τῆς πυρηνικῆς ἐνεργείας, ὑπεύθυνος διὰ τὴν ἐν λόγῳ ζημίαν εἶναι ὁ ἐκμεταλλευόμενος πυρηνικὴν ἐγκατάστασιν ἢ ἄλλο πρόσωπον.

ΜΕΡΟΣ VI

ΤΕΛΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Ἄρθρον 60.

Ὑπογραφή.

Ἡ παροῦσα Σύμβασις, ἧς τὰ Παραρτήματα ἀποτελοῦν ἐνιαῖον μετ' αὐτῆς σύνολον, παραμένει ἀνοικτὴ μέχρι τῆς 30. Ἀπριλίου 1970 πρὸς ὑπογραφὴν ἀπὸ μέρους προγενεστέρως συμβεβλημένων Κρατῶν ἢ καὶ Κρατῶν τὰ ὁποῖα προσεκλήθησαν ὅπως ἀντιπροσωπευθῶσιν εἰς τὴν τακτικὴν ἀναθεωρητικὴν διάσκεψιν.

Ἄρθρον 61.

Ἐπικυρώσεις. Ἔναρξις ἰσχύος.

Ἡ παροῦσα Σύμβασις ὑπόκειται εἰς ἐπικύρωσιν, τὰ δὲ ὄργανα ἐπικυρώσεως θὰ κατατεθῶσι τὸ ταχύτερον δυνατὸν παρὰ τῇ Ἑλβετικῇ Ὁμοσπονδιακῇ Κυβερνήσει. Ὅταν ἡ Σύμβασις θὰ ἔχῃ ἐπικυρωθῇ ὑπὸ δέκα πέντε Κρατῶν ἢ μετὰ ἕν ἔτος ἀπὸ τῆς ὑπογραφῆς, τὸ βραδύτερον, ἡ Ἑλβετικὴ Κυβέρνησις θὰ ἐπικοινωνήσῃ μετὰ τῶν ἐνδιαφερομένων Κυβερνήσεων πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως ἐξετασθῇ ἀπὸ κοινοῦ μετ' αὐτῶν ἡ δυνατότης νὰ τεθῇ ἡ Σύμβασις ἐν ἰσχύϊ.

Ἄρθρον 62.

Προσχώρησις εἰς τὴν Σύμβασιν.

§ 1.—Κράτος ἐκ τῶν μὴ ὑπογραψάντων, ἐπιθυμοῦν νὰ προσχωρήσῃ εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν, ἀπευθύνει τὴν πρὸς τοῦτο αἴτησίν του εἰς τὴν Ἑλβετικὴν Κυβέρνησιν, ἡ ὁποία κοινοποιεῖ ταύτην πρὸς ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη μετ' ἐκθέσεως τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου ἐπὶ τῆς θέσεως τῶν σιδηροδρόμων τοῦ αἰτοῦντος τὴν προσχώρησιν Κράτους ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τῶν διεθνῶν μεταφορῶν.

§ 2.—Ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν, ἐντὸς ἓξ μηνῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐν λόγῳ κοινοποιήσεως, ἤθελεν ἀνακοινωθῇ πρὸς τὴν Ἑλβετικὴν Κυβέρνησιν ἡ ἀντίθεσις δύο τοὐλάχιστον συμβεβλημένων Κρατῶν, ἡ αἴτησις γίνεται αὐτοδικαίως δεκτή, εἰδοποιοῦνται δὲ περὶ τούτου ὑπὸ τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως τὸ αἰτῆσαν καὶ ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη.

Ἐν ἐναντίᾳ περιπτώσει, ἡ Ἑλβετικὴ Κυβέρνησις γνωστοποιεῖ πρὸς τὸ αἰτῆσαν τὴν προσχώρησιν καὶ πρὸς ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη ὅτι ἡ ἐξέτασις τῆς αἰτήσεως ἀναβάλλεται.

§ 3.—Ἡ ἀποδοχὴ τῆς προσχωρήσεως ἐπάγεται τὰς νομίμους συνεπείας της μετὰ παρέλευσιν μηνὸς ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἀπὸ μέρους τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως γενομένης ἀνακοινώσεως ἢ ἄν, κατὰ τὴν λῆξιν τῆς προθεσμίας ταύτης, ἡ Σύμβασις δὲν ἔχῃ ἀκόμη τεθῇ ἐν ἰσχύϊ ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Συμβάσεως.

Ἄρθρον 63.

Διάρκεια τῶν ἐκ τῆς Συμβάσεως ὑποχρεώσεων τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν.

§ 1.—Ἡ διάρκεια τῆς παρούσης Συμβάσεως εἶναι ἀπερι-

ὁριστος. Δύναται, ὅμως, ἕκαστον συμβεβλημένον Κράτος νὰ ἀποχωρήσῃ αὐτῆς ὑπὸ τοὺς κάτωθι ὅρους :

Ἡ Σύμβασις ἰσχύει δι' ἕκαστον συμβεβλημένον Κράτος μέχρι τῆς 31. Δεκεμβρίου τοῦ πέμπτου μετὰ τὴν ἔναρξιν τῆς ἰσχύος αὐτῆς ἔτους. Κράτος, τὸ ὁποῖον θὰ ἐπεθύμει νὰ ἀποχωρήσῃ κατὰ τὴν λῆξιν τῆς περιόδου ταύτης, ὀφείλει νὰ γνωστοποιήσῃ τὴν πρόθεσίν του ταύτην πρὸ ἑνὸς τουλάχιστον ἔτους πρὸς τὴν Ἑλβετικὴν Κυβέρνησιν, ἡ ὁποία θὰ πληροφορήσῃ σχετικῶς ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη.

Ἐφ' ὅσον δὲν ἐγένετο τοιαύτη γνωστοποίησις ἐντὸς τῆς ὁριζομένης προθεσμίας, ἡ συμβατικὴ δέσμευσις θὰ παραταθῇ αὐτοδικαίως διὰ περίοδον τριῶν ἐτῶν καὶ οὕτω καθ' ἑξῆς, ἀπὸ τριετίας εἰς τριετίαν, ἐφ' ὅσον δὲν θὰ ἔχῃ γίνει καταγγελία ἓν ἔτος τοὐλάχιστον πρὸ τῆς 31. Δεκεμβρίου τοῦ τελευταίου ἔτους μιᾶς τῶν τριετῶν περιόδων.

§ 2.—Κράτη, τῶν ὁποίων ἐγένετο δεκτὴ ἡ συμμετοχὴ εἰς τὴν Σύμβασιν ἐντὸς τῆς πενταετοῦς ἢ μιᾶς τῶν τριετῶν περιόδων, δεσμεύονται μέχρι τέλους τῆς περιόδου ταύτης, ἀκολούθως δὲ μέχρι τέλους ἑκάστης τῶν ἑπομένων περιόδων, ἐφ' ὅσον δὲν θὰ ἔχωσι καταγγείλει τὴν συμβατικὴν δεσμευσίν των ἓν ἔτος τοὐλάχιστον πρὸ τῆς λήξεως μιᾶς ἐκ τῶν περιόδων τούτων.

Ἄρθρον 64.

Ἀναθεώρησις τῆς Συμβάσεως.

§ 1.—Οἱ ἀντιπρόσωποι τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν συνέρχονται, ἐπὶ τῇ προσκλήσει τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως, διὰ τὴν ἀναθεώρησιν τῆς Συμβάσεως μετὰ πενταετίαν, τὸ βραδύτερον, ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Διάσκεψις πρὸ τῆς λήξεως τῆς περιόδου ταύτης συγκαλεῖται ἐφ' ὅσον σχετικὴ περὶ τούτου αἴτησις ὑποβάλλεται ὑπὸ τοῦ ἑνὸς τρίτου τοὐλάχιστον τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν.

Ἀπὸ συμφώνου μετὰ τῆς πλειοψηφίας τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἀπευθύνει πρόσκλησιν καὶ εἰς μὴ συμβεβλημένα Κράτη.

Ἀπὸ συμφώνου, ἐπίσης, μετὰ τῆς πλειοψηφίας τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον προσκαλεῖ ὅπως παραστῶσιν ἐν τῇ διασκέψει καὶ ἀντιπροσώπους:

α) διεθνῶν διακυβερνητικῶν ὀργανισμῶν, ἁρμοδίων διὰ τὰς μεταφοράς,

β) διεθνῶν μὴ διακυβερνητικῶν ὀργανισμῶν, ἀσχολουμένων εἰς μεταφοράς.

Ἡ εἰς τὰς συζητήσεις συμμετοχὴ ἀντιπροσωπειῶν τῶν μὴ συμβεβλημένων Κρατῶν καὶ τῶν ἐν τῷ ἀνωτέρω τετάρτῳ ἐδαφίῳ μνημονευομένων διεθνῶν ὀργανισμῶν θὰ ρυθμίζεται δι' ἑκάστην διάσκεψιν διὰ τοῦ κανονισμοῦ τῶν συζητήσεων.

Ἀπὸ συμφώνου μετὰ τῆς πλειοψηφίας τῶν Κυβερνήσεων τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον δύναται, πρὸ τῶν τακτικῶν ἢ ἐκτάκτων ἀναθεωρητικῶν διασκέψεων, νὰ συγκαλῇ ἐπιτροπὰς ἐπὶ σκοπῷ προκαταρτικῆς ἐξετάσεως τῶν προτάσεων ἀναθεωρήσεως. Αἱ διατάξεις τοῦ Παραρτήματος ΙΙ ἐφαρμόζονται κατ' ἀναλογίαν καὶ εἰς τὰς ἐπιτροπὰς ταύτας.

§ 2.—Ἡ ἔναρξις ἰσχύος τῆς νέας Συμβάσεως, εἰς τὴν ὁποίαν καταλήγει ἡ ἀναθεωρητικὴ διάσκεψις, συνεπάγεται κατάργησιν τῆς προγενεστέρας Συμβάσεως καὶ ὡς πρὸς τὰ Κράτη ἐκεῖνα, τὰ ὁποῖα δὲν θὰ ἔχουν ἐπικυρώσει τὴν νέαν Σύμβασιν.

§ 3.—Κατὰ τὸ ἐνδιάμεσον μεταξὺ τῶν ἀναθεωρητικῶν διασκέψεων διάστημα τὰ ἄρθρα 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 29, 37, 44, 45, 46, 49 ὡς καὶ τὸ Παράρτημα ΙΙΙ τῆς Συμβάσεως δύνανται νὰ τροποποιηθῶσιν ὑπὸ ἀναθεωρητικῆς Ἐπιτροπῆς. Ἡ ὀργάνωσις καὶ ἡ λειτουργία τῆς Ἐπιτροπῆς ταύτης ἀποτελοῦν ἀντικείμενον τοῦ Παραρτήματος ΙΙ τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Αἱ ἀποφάσεις τῆς Ἐπιτροπῆς ἀναθεωρήσεως γνωστοποιοῦνται ἀμέσως εἰς τὰς Κυβερνήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν μέσῳ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου. Θεωρεῖται δὲ ὅτι ἐγένοντο αὐταὶ δεκταί, ἐκτὸς ἂν, ἐντὸς τεσσάρων μηνῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς γνωστοποιήσεως, διετυπώθησαν κατ' αὐτῶν ἀντιρρήσεις ἐκ μέρους πέντε τοὐλάχιστον Κυβερνήσεων. Αἱ ἀποφάσεις αὗται ἰσχύουν ἀπὸ τῆς πρώτης τοῦ ὀγδόου μηνὸς μετὰ τὸν μῆνα, ἐντὸς τοῦ ὁποίου τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἐγνωστοποίησε τὴν ἀποδοχὴν τούτων εἰς τὰς Κυβερνήσεις τῶν συμβεβλεμένων Κρατῶν. Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον προσδιορίζει τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην κατὰ τὴν γνωστοποίησιν τῆς ἀποδοχῆς τῶν ἀποφάσεων.

Ἄρθρον 65.

Κείμενα τῆς Συμβάσεως. Ἐπίσημοι μεταφράσεις.

Ἡ παροῦσα Σύμβασις συνωμολογήθη καὶ ὑπεγράφη, κατὰ τὴν κρατήσασαν διπλωματικὴν συνήθειαν, εἰς γαλλικὴν γλῶσσαν.

Εἰς τὸ γαλλικὸν κείμενον ἐπισυνάπτονται κείμενον εἰς γερμανικὴν γλῶσσαν, κείμενον εἰς ἀγγλικὴν γλῶσσαν, κείμενον εἰς ἰταλικὴν γλῶσσαν, καὶ κείμενον εἰς ἀραβικὴν γλῶσσαν, ἔχοντα τὴν ἰσχὺν ἐπισήμων μεταφράσεων.

Ἐν περιπτώσει ἀσυμφωνίας τῶν κειμένων, ἰσχύει τὸ γαλλικὸν κείμενον.

Εἰς πίστωσιν τοῦ ὁποίου, οἱ κάτωθι πληρεξούσιοι, βάσει ἐξουσιοδοτήσεως κατὰ τὸν δέοντα τύπον, ὑπέγραψαν τὴν παροῦσαν Σύμβασιν.

Ἐγένετο ἐν Βέρνῃ τὴν ἑβδόμην Φεβρουαρίου τοῦ χιλιοστοῦ ἐννεακοσιοστοῦ ἑβδομηκοστοῦ ἔτους εἰς ἓν μόνον ἀντίτυπον, τὸ ὁποῖον θὰ παραμείνῃ κατατεθειμένον ἐν τοῖς Ἀρχείοις τῆς Ἑλβετικῆς Ὁμοσπονδίας, αὐθεντικὸν δὲ ἀντίγραφον τοῦ ὁποίου θὰ δοθῇ εἰς ἕκαστον τῶν συμβαλλομένων Μερῶν.

(Ἔπονται αἱ ὑπογραφαὶ)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

(Ἄρθρον 54)

Κανονισμὸς τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου Διεθνῶν Μεταφορῶν διὰ σιδηροδρόμων (OCTI)

Ἄρθρον 1.

§ 1.—Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον διεθνῶν μεταφορῶν διὰ σιδηροδρόμων (OCTI) ἑδρεύει ἐν Βέρνῃ καὶ τελεῖ ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως.

Ὁ ἔλεγχος τῆς δράσεώς του, τόσον ἐπὶ τοῦ διοικητικοῦ, ὅσον καὶ ἐπὶ τοῦ οἰκονομικοῦ πεδίου, ἀσκεῖται ἐν τῷ καθορισθέντι διὰ τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 54 τῆς Συμβάσεως πλαισίῳ καὶ ἀνατίθεται εἰς Διοικητικὴν Ἐπιτροπήν.

Πρὸς τοῦτο ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπή :

α) ἐποπτεύει ἐπὶ τῆς καλῆς ἀπὸ μέρους τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου ἐφαρμογῆς τῶν Συμβάσεων καὶ τῶν ὑπὸ τῶν ἀναθεωρητικῶν διασκέψεων καταρτιζομένων ἄλλων κειμένων καὶ εἰσηγεῖται, συντρεχούσης περιπτώσεως, τὰ κατάλληλα πρὸς διευκόλυνσιν τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἐν λόγῳ Συμβάσεων καὶ κειμένων μέτρα,

β) παρέχει ἠτιολογημένας γνωματεύσεις ἐπὶ θεμάτων, τὰ ὁποῖα δυνατὸν νὰ ἐνδιαφέρουν τὴν δραστηριότητα τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου καὶ τὰ ὁποῖα ὑποβάλλονται αὐτῷ παρὰ συμβεβλημένου τινος Κράτους ἢ ὑπὸ τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Γραφείου.

§ 2. — α) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ συνέρχεται ἐν Βέρνῃ. Ἀπαρτίζεται δὲ αὕτη ἐξ ἕνδεκα μελῶν ἐκλεγομένων μεταξὺ τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν.

β) Ἡ Ἑλβετικὴ Ὁμοσπονδία διαθέτει μίαν μόνιμον ἕδραν παρὰ τῇ Ἐπιτροπῇ, τῆς ὁποίας ἀναλαμβάνει καὶ τὴν προεδρείαν. Τὰ λοιπὰ Κράτη-μέλη ὁρίζονται διὰ μίαν πενταετίαν. Δι' ἑκάστην πενταετῆ περίοδον μία διπλωματικὴ Διάσκεψις καθορίζει, ἐπὶ προτάσει τῆς ἐν θητείᾳ Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς, τὴν σύνθεσιν τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῇ βάσει δικαίας γεωγραφικῆς κατανομῆς.

γ) Κενουμένης τῆς παρὰ τῇ Ἐπιτροπῇ ἕδρας Κράτους-μέλους, ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ ὁρίζει ἡ ἰδία ἕτερον συμβεβλημένον Κράτος πρὸς πλήρωσιν τῆς κενῆς ἕδρας.

δ) Ἕκαστον Κράτος-μέλος ὁρίζει ὡς ἐκπρόσωπόν του παρὰ τῇ Διοικητικῇ Ἐπιτροπῇ πρόσωπον κατάλληλον λόγῳ πείρας εἰς τὰ θέματα τῶν διεθνῶν μεταφορῶν.

ε) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ καταρτίζει τὸν ἐσωτερικὸν κανονισμὸν αὐτῆς καὶ συγκροτεῖται ἀφ' ἑαυτῆς.

Ἡ Ἐπιτροπὴ συνέρχεται εἰς μίαν τοὐλάχιστον τακτικὴν σύνοδον κατ' ἔτος. Συνέρχεται δέ, ἐξ ἄλλου, εἰς ἐκτάκτους συνόδους ὁσάκις ὑποβληθῇ αἴτησις πρὸς τοῦτο ὑπὸ τριῶν τοὐλάχιστον Κρατῶν-μελῶν.

Ἡ Γραμματεία τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς ἐξασφαλίζεται ὑπὸ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

Τὰ πρακτικὰ τῶν συνεδριάσεων τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς ἀποστέλλονται εἰς ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη.

στ) Ἡ θέσις ἀντιπροσώπου Κράτους-μέλους εἶναι ἄμισθος, αἱ δὲ δαπάναι μετακινήσεως ἃς συνεπάγεται αὕτη βαρύνουν τὸ Κράτος τοῦτο.

§ 3. — α) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ καταρτίζει τὸν Κανονισμὸν ὀργανώσεως καὶ λειτουργίας καὶ τὸν Ὀργανισμὸν τοῦ προσωπικοῦ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

β) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ διορίζει τὸν Γενικὸν Διευθυντήν, τὸν Γενικὸν Ὑποδιευθυντήν, τοὺς Συμβούλους καὶ τοὺς βοηθοὺς Συμβούλων τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου. Διὰ τὸν διορισμὸν τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ καὶ τοῦ Γενικοῦ Ὑποδιευθυντοῦ ὑποβάλλονται προτάσεις ὑπὸ τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως.

Διὰ τοὺς διορισμοὺς τούτους, ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ λαμβάνει ἰδιαιτέρως ὑπ' ὄψιν τὴν ἁρμοδιότητα τῶν ὑποψηφίων καὶ μίαν δικαίαν γεωγραφικὴν κατανομήν.

γ) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ ἐγκρίνει τὸν ἐτήσιον προϋπολογισμὸν τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου βάσει τῶν διατάξεων τοῦ ἑπομένου ἄρθρου 2, ὡς καὶ τὴν ἐτησίαν διαχειριστικὴν ἔκθεσιν.

Ἡ ἐπαλήθευσις τῶν λογ/σμῶν τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, σχετιζομένη μοναδικῶς μὲ τὸ σύμφωνον τῶν ἐγγραφῶν καὶ τῶν λογιστικῶν ἐγγράφων, ἐντὸς τοῦ πλαισίου τοῦ προϋπολογισμοῦ, διενεργεῖται ὑπὸ τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως ἡ ὁποία καὶ διαβιβάζει τοὺς λογ/σμοὺς τούτους μετὰ σχετικῆς ἐκθέσεως εἰς τὴν Διοικητικὴν Ἐπιτροπήν.

Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ κοινοποιεῖ πρὸς τὰ συμβεβλημένα Κράτη ὁμοῦ μὲ τὴν διαχειριστικὴν ἔκθεσιν τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου καὶ τὸν πίνακα τῶν ἐτησίων λογ/σμῶν τοῦ Γραφείου τούτου καὶ τὰς παρ' αὐτῆς διατυπουμένας ἀποφάσεις καὶ συστάσεις.

δ) Ἡ Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ ἀπευθύνει πρὸς τὴν ἐπιφορτισμένην μὲ τὸν καθορισμὸν τῆς συνθέσεως τῆς Ἐπιτροπῆς διπλωματικὴν διάσκεψιν, δύο τοὐλάχιστον μῆνας πρὸ τῆς συνόδου τῆς διασκέψεως, ἔκθεσιν ἐπὶ τῆς ὅλης δράσεως αὐτῆς κατὰ τὸν ἀπὸ τῆς προηγουμένης διασκέψεως καὶ μετέπειτα χρόνον.

Ἄρθρον 2.

§ 1.—Αἱ δαπάναι τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου βαρύνουν τὰ συμβεβλημένα Κράτη κατ' ἀναλογίαν τοῦ μήκους τῶν σιδ/κῶν γραμμῶν ἢ τῶν διαδρομῶν, ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐφαρμόζεται ἡ Σύμβασις. Αἱ ναυτιλιακαὶ ὅμως γραμμαὶ συμμετέχουν εἰς τὰς δαπάνας κατ' ἀναλογίαν πρὸς τὸ ἥμισυ μόνον τῶν διαδρομῶν των. Δι' ἕκαστον Κράτος, ἡ εἰσφορὰ δὲν δύναται νὰ ὑπερβῇ ἓν ἀνὰ χιλιόμετρον ὁριζόμενον ποσόν. Ἐπὶ προτάσει τῆς ἐν θητείᾳ Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς, τὸ ποσὸν τοῦτο καθορίζεται δι' ἑκάστην πενταετῆ περίοδον ὑπὸ τῆς διπλωματικῆς διασκέψεως ἥτις ἐπιφορτίζεται κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ πρώτου ἄρθρου, παρ. 2, στοιχ. β) μὲ τὸν καθορισμὸν τῆς συνθέσεως τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς διὰ τὴν αὐτὴν πενταετῆ περίοδον. Ἐξαιρετικῶς, δύναται ἡ εἰσφορὰ αὕτη, κατόπιν συμφωνίας μεταξὺ τῆς ἐνδιαφερομένης Κυβερνήσεως καὶ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου καὶ σχετικῆς ἐγκρίσεως τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς, νὰ μειωθῇ κατὰ πεντήκοντα τοῖς ἑκατόν, τὸ πολύ, διὰ γραμμὰς τῶν ὁποίων ἡ ἐκμετάλλευσις ἀσκεῖται ὑπὸ εἰδικοὺς ὅρους. Τὸ ποσὸν τῆς εἰς τὴν ἀνὰ χιλιόμετρον γραμμῆς καθωρισμένην εἰσφορὰν ἀντιστοιχούσης ἐτησίας πιστώσεως ὁρίζεται δι' ἑκάστην χρῆσιν ὑπὸ τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς μετὰ γνώμην τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου. Εἰσπράττεται δὲ αὕτη πάντοτε ἐν τῷ συνόλῳ της. Ἂν αἱ πραγματικαὶ δαπάναι τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου δὲν φθάσουν τὸ κατὰ τὴν ἀνωτέρω βάσιν ὑπολογισθὲν ποσὸν εἰσφορᾶς, τὸ μὴ δαπανηθὲν ὑπόλοιπον περιέρχεται εἰς ἀποθεματικὸν κεφάλαιον.

§ 2.— Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἀποστολῆς πρὸς τὰ συμβεβλημένα Κράτη τῆς διαχειριστικῆς ἐκθέσεως καὶ τοῦ πίνακος τῶν ἐτησίων λογ/σμῶν, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἀπευθύνει εἰς ταῦτα πρόσκλησιν πρὸς πληρωμὴν τῆς εἰσφορᾶς των εἰς τὰς δαπάνας τῆς ληξάσης χρήσεως. Κράτος, τὸ ὁποῖον μέχρι τῆς 1. Ὀκτωβρίου δὲν θὰ ἔχῃ καταβάλει τὴν μερίδα του ἐπὶ τῶν δαπανῶν καλεῖται διὰ δευτέραν φορὰν νὰ καταβάλῃ ταύτην.

Ἂν ἡ ὑπόμνησις αὕτη παραμείνῃ ἄνευ ἀποτελέσματος, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἐπαναλαμβάνει ταύτην κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ ἑπομένου ἔτους ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἀποστολῆς τῆς διαχειριστικῆς ἐκθέσεώς του διὰ τὴν λήξασαν χρῆσιν. Ἂν, μέχρι τῆς πρώτης τοῦ ἀκολουθοῦντος μηνὸς Ἰουλίου, δὲν ἔχῃ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ἡ ὑπόμνησις αὕτη, θὰ γίνῃ τέταρτον διάβημα πρὸς τὸ καθυστεροῦν Κράτος ἐπὶ σκοπῷ πληρωμῆς τῶν δύο ληξιπροθέσμων ἐτησίων δόσεων.

Ἐν ἀποτυχίᾳ καὶ τοῦ διαβήματος τούτου, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον θὰ εἰδοποιήσῃ τὸ ἐν λόγῳ Κράτος, ἐντὸς τριῶν μηνῶν τὸ βραδύτερον, ὅτι ἂν ἡ ἀναμενομένη πληρωμὴ δὲν πραγματοποιηθῇ πρὸ τοῦ τέλους τοῦ ἔτους, ἡ ἀποχή του αὕτη θὰ ἑρμηνευθῇ ὡς σιωπηρὰ ἐκδήλωσις τῆς προθέσεώς του νὰ ἀποχωρήσῃ τῆς Συμβάσεως. Ἂν καὶ εἰς τὸ τελευταῖον τοῦτο διάβημα δὲν δοθῇ συνέχεια πρὸ τῆς 31. Δεκεμβρίου, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον, λαμβάνον ὑπὸ σημείωσιν τὴν σιωπηρῶς ἐκφρασθεῖσαν θέλησίν τοῦ ἐν ἀταξίᾳ Κράτους ὅπως ἀποχωρήσῃ τῆς Συμβάσεως, θὰ προβῇ εἰς τὴν διαγραφὴν τῶν γραμμῶν τοῦ Κράτους τούτου ἐκ τοῦ πίνακος τῶν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν ἐγγεγραμμένων γραμμῶν.

§ 3. — Τὰ μὴ εἰσπραχθέντα ποσὰ πρέπει νὰ καλυφθῶσι, κατὰ τὸ δυνατόν, διὰ τῶν τακτικῶν πιστώσεων τὰς ὁποίας διαθέτει τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον, δύνανται δὲ νὰ κατανεμηθῶσιν εἰς τέσσαρας χρήσεις. Τὸ μέρος τοῦ ἐλλείμματος, τὸ ὁποῖον δὲν κατέστη δυνατὸν νὰ καλυφθῇ κατὰ τὸν ἀνωτέρω τρόπον, φέρεται ἐν εἰδικῷ λογαριασμῷ εἰς χρέωσιν τῶν λοιπῶν συμβεβλημένων Κρατῶν κατ' ἀναλογίαν πρὸς τὸν ἀριθμὸν χιλιομέτρων τῶν εἰς τὴν Σύμβασιν ὑπαγομένων γραμμῶν κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐν λογ/σμῷ χρεώσεως τοῦ ἐλλείμματος καὶ καθ' ὃ μέτρον ἕκαστον Κράτος, ἐντὸς τῆς διετοῦς περιόδου τῆς ληγούσης μὲ τὴν ἀποχώρησιν τοῦ ἐν ἀταξίᾳ Κράτους, μετέσχε μετ' αὐτοῦ τῆς Συμβάσεως.

§ 4.—Κράτος, τοῦ ὁποίου αἱ γραμμαὶ διεγράφησαν κατὰ τοὺς ἀνωτέρω ἐν παρ. 2 ἀναφερομένους ὅρους, δύναται νὰ ἐπιτύχῃ τὴν ἐπανεισδοχὴν τούτων εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν μόνον μετὰ προηγουμένην καταβολὴν τῶν ὀφειλομένων ποσῶν διὰ τὰ ὑπ' ὄψιν ἔτη, ἐντόκως δὲ πρὸς πέντε τοῖς ἑκατὸν ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ ἕκτου μηνὸς μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν καθ' ἣν τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἀπηύθυνεν αὐτῷ τὴν πρώτην πρόσκλησιν πρὸς πληρωμὴν τῶν βαρυνουσῶν τοῦτο εἰσφορῶν.

Ἄρθρον 3.

§ 1. — Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον δημοσιεύει μηνιαῖον δελτίον περιλαμβάνον τὰς ἀναγκαίας πρὸς ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως πληροφορίας, συγκεκριμένως δὲ τὰς σχετικὰς μὲ τὸν πίνακα τῶν γραμμῶν τῶν σιδ/κῶν καὶ ἄλλων μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων ἀνακοινώσεις καὶ τὰς τοιαύτας σχετικῶς μὲ τὰ ἀποκλειόμενα τῆς μεταφορᾶς ἢ τὰ ὑπὸ ὅρους μεταφερόμενα ἐμπορεύματα, ὡς καὶ μελέτας ἃς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον κρίνει σκόπιμον νὰ περιλάβῃ ἐν αὐτῷ.

§ 2. — Τὸ δελτίον συντάσσεται εἰς γαλλικὴν καὶ γερμανικὴν γλῶσσαν. Εἰς ἕκαστον Κράτος καὶ ἑκάστην ἐνδιαφερομένην διοίκησιν ἀποστέλλεται ἓν ἀντίτυπον δωρεάν. Τὰ ἐπὶ πλέον τοῦ ἑνὸς αἰτούμενα ἀντίτυπα παρέχονται ἐπὶ πληρωμῇ εἰς τιμὴν ὁριζομένην ὑπὸ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

Ἄρθρον 4.

§ 1. — Αἱ καταστάσεις καὶ αἱ ἀπαιτήσεις ἐκ διεθνῶν μεταφορῶν, αἱ ὁποῖαι παραμένουν ἀπλήρωτοι, δύνανται νὰ ἀποσταλῶσιν ὑπὸ τῆς δικαιούχου ἐπιχειρήσεως πρὸς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἐπὶ σκοπῷ ὅπως τοῦτο διευκολύνῃ τὴν εἴσπραξίν των. Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἀπευθύνει πρὸς τοῦτο ὄχλησιν πρὸς τὴν ὀφειλέτιδα μεταφορικὴν ἐπιχείρησιν πρὸς διακανονισμὸν τοῦ ὀφειλομένου ποσοῦ ἢ αἰτιολόγησιν τῆς πρὸς πληρωμὴν ἀρνήσεώς της.

§ 2. — Ἂν τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον κρίνῃ ὅτι αἱ προτεινόμεναι δικαιολογίαι τῆς ἀρνήσεως εἶναι ἐπαρκῶς βάσιμοι, παραπέμπει τοὺς ἀντιδίκους εἰς προσφυγὴν ἐνώπιον τοῦ ἁρμοδίου δικαστηρίου ἤ, ἂν οἱ ἀντίδικοι ζητήσουν τοῦτο, ἐνώπιον τοῦ ἐν ἄρθρῳ 57 τῆς Συμβάσεως (Παράρτημα ΙΙΙ) προβλεπομένου διαιτητικοῦ δικαστηρίου.

§ 3. — Ἂν τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον κρίνῃ ὅτι ὀφείλεται πράγματι τὸ ὅλον ἢ μέρος τοῦ ἀξιουμένου ποσοῦ, δύναται, ἀφοῦ συμβουλευθῇ ἐμπειρογνώμονα, νὰ δηλώσῃ ὅτι ἡ ὀφειλέτις μεταφορικὴ ἐπιχείρησις ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλῃ εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον τὸ ὅλον ἢ μέρος τῆς ἀπαιτήσεως. Τὸ οὕτω καταβαλλόμενον ποσὸν πρέπει νὰ παραμείνῃ κατατεθειμένον μέχρις ἐκδόσεως ἀποφάσεως ἐπὶ τῆς οὐσίας τῆς διαφορᾶς ὑπὸ τοῦ ἁρμοδίου δικαστηρίου ἢ ὑπὸ τοῦ ἐν ἄρθρῳ 57 τῆς Συμβάσεως (Παράρτημα ΙΙΙ) προβλεπομένου διαιτητικοῦ δικαστηρίου.

§ 4. — Ἂν ἡ μεταφορικὴ ἐπιχείρησις δὲν συμμορφωθῇ ἐντὸς δέκα πέντε ἡμερῶν πρὸς τὰς ἐπιταγὰς τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, ἀπευθύνεται πρὸς αὐτὴν νέα ὄχλησις περιλαμβάνουσα καὶ ὑπόδειξιν τῶν συνεπειῶν τῆς ἀρνήσεώς της.

§ 5. — Μετὰ δεκαήμερον ἀπὸ τῆς νέας ταύτης ὀχλήσεως, ἐφ' ὅσον αὕτη παρέμεινεν ἀτελεσφόρητος, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἀπευθύνει εἰς τὸ συμβεβλημένον Κράτος, ἐκ τοῦ ὁποίου ἐξαρτᾶται ἡ μεταφορικὴ ἐπιχείρησις, ἠτιολογημένην εἰδοποίησιν μετὰ προσκλήσεως πρὸς τὸ Κράτος τοῦτο ὅπως σκεφθῇ περὶ τῶν ληπτέων μέτρων, συγκεκριμένως δὲ ὅπως τοῦτο ἐξετάσῃ ἂν πρέπει νὰ διατηρήσῃ ἐν τῷ πίνακι τὰς γραμμὰς τῆς ὀφειλέτιδος ἐπιχειρήσεως.

§ 6. — Ἂν τὸ συμβεβλημένον Κράτος, ἐκ τοῦ ὁποίου ἐξαρτᾶται ἡ ὀφειλέτις μεταφορικὴ ἐπιχείρησις, δηλώσῃ ὅτι, παρὰ τὴν μὴ πληρωμήν, δὲν νομίζει ὅτι ὀφείλει νὰ διαγράψῃ ἐκ τοῦ πίνακος τὴν ἐπιχείρησιν ταύτην ἢ ἂν ἀφήσῃ ἀναπάντητον ἐπὶ ἓξ ἑβδομάδας τὴν ἀνακοίνωσιν τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, θεωρεῖται τοῦτο αὐτοδικαίως ἀναδεχθὲν τὴν ἐγγύησιν περὶ φερεγγυότητος τῆς ἐν λόγῳ ἐπιχειρήσεως δι' ὅ,τι ἀφορᾷ εἰς τὰς ἐκ διεθνῶν μεταφορῶν προκυπτούσας κατ' αὐτῆς ἀπαιτήσεις.

Ἄρθρον 5.

Πρὸς κάλυψιν δαπανῶν προκυπτουσῶν ἐκ τῶν ἐν ἄρθρῳ 54, παρ. 1, ὑπὸ στοιχεῖα δ) ἕως στ) τῆς Συμβάσεως προβλεπομένων ἐνεργειῶν εἰσπράττεται ἰδιαιτέρα ἀμοιβή.

Τὸ ποσὸν τῆς ἀμοιβῆς ταύτης ὁρίζεται ὑπὸ τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς ἐπὶ προτάσει τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

(Ἄρθρον 64, παρ. 3)

Καταστατικὸν τῆς Ἐπιτροπῆς ἀναθεωρήσεως.

Ἄρθρον 1.

Αἱ Κυβερνήσεις τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἀνακοινοῦσι τὰς προτάσεις των ἐπὶ θεμάτων ἁρμοδιότητος τῆς Ἐπιτροπῆς πρὸς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν διεθνῶν σιδ/κῶν μεταφορῶν, τὸ ὁποῖον γνωστοποιεῖ ταύτας ἀμέσως πρὸς τὰ ἄλλα συμβεβλημένα Κράτη.

Ἄρθρον 2.

Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον συγκαλεῖ εἰς σύνοδον τὴν Ἐπιτροπὴν ὁσάκις ὑπάρχῃ ἀνάγκη ἢ ἐπὶ τῇ αἰτήσει πέντε τουλάχιστον συμβεβλημένων Κρατῶν. Περὶ τῶν συνόδων τῆς Ἐπιτροπῆς εἰδοποιοῦνται ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη πρὸ δύο μηνῶν. Ἡ εἰδοποίησις πρέπει νὰ μνημονεύῃ ἀκριβῶς τὰ θέματα, τῶν ὁποίων ζητεῖται ἡ ἐγγραφὴ ἐν τῇ ἡμερησίᾳ διατάξει.

Ἄρθρον 3.

Ὅλα τὰ συμβεβλημένα Κράτη δύνανται νὰ συμμετέχουν εἰς τὰς ἐργασίας τῆς Ἐπιτροπῆς. Εἶναι δυνατὴ ἡ ἀντιπροσώπευσις Κράτους τινὸς δι' ἑτέρου Κράτους.

Ἓν, ὅμως, Κράτος δὲν δύναται νὰ ἀντιπροσωπεύσῃ περισσότερα τῶν δύο Κρατῶν.

Ἕκαστον Κράτος βαρύνεται μὲ τὰς δαπάνας τῶν ἀντιπροσώπων του.

Ἄρθρον 4.

Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον εἰσηγεῖται τὰ ἐξεταστέα θέματα καὶ ἀναλαμβάνει τὴν ὑπηρεσίαν Γραμματείας τῆς Ἐπιτροπῆς.

Ὁ Γενικὸς Διευθυντὴς τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου ἢ ἐκπρόσωπος αὐτοῦ συμμετέχει εἰς τὰς συνεδριάσεις τῆς Ἐπιτροπῆς μετὰ συμβουλευτικῆς ψήφου.

Ἄρθρον 5.

Ἀπὸ συμφώνου μετὰ τῆς πλειοψηφίας τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν, τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον προσκαλεῖ ὅπως παραστῶσιν εἰς τὰς συνεδριάσεις τῆς Ἐπιτροπῆς μετὰ συμβουλευτικῆς ψήφου καὶ ἀντιπροσώπους,

α) μὴ συμβεβλημένων Κρατῶν,

β) διεθνῶν διακυβερνητικῶν ὀργανισμῶν ἁρμοδίων εἰς τὰς μεταφοράς, ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀμοιβαιότητος,

γ) διεθνῶν μὴ διακυβερνητικῶν Ὀργανισμῶν, ἀσχολουνων μὲ τὰς μεταφοράς, ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀμοιβαιότητος.

Ἄρθρον 6.

Ἡ Ἐπιτροπὴ συγκροτεῖται νομίμως ὅταν τὸ τρίτον τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἀντιπροσωπεύεται ἐν αὐτῇ.

Ἄρθρον 7.

Ἡ Ἐπιτροπὴ ὁρίζει δι' ἑκάστην συνεδρίασιν ἕνα πρόεδρον καὶ ἕνα ἢ δύο ἀντιπροέδρους.

Ἄρθρον 8.

Αἱ συζητήσεις γίνονται εἰς γαλλικὴν καὶ εἰς γερμανικὴν γλῶσσαν. Αἱ ἐκθέσεις τῶν μελῶν τῆς Ἐπιτροπῆς μεταφράζονται ἀμέσως διὰ ζώσης φωνῆς καὶ κατὰ τὸ οὐσιαστικὸν αὐτῶν περιεχόμενον. Τὸ κείμενον τῶν προτάσεων καὶ τῶν ἀνακοινώσεων τοῦ Προέδρου μεταφράζεται διεξοδικῶς.

Ἄρθρον 9.

Ἡ ψηφοφορία γίνεται κατ' ἀντιπροσωπείαν καί, ἐφ' ὅσον διατυποῦται πρὸς τοῦτο αἴτησις, δι' ὀνομαστικῆς κλήσεως. Ἡ ἀντιπροσωπεία ἑκάστου συμβεβλημένου Κράτους, ἀντιπροσωπευομένου ἐν τῇ συνεδριάσει, δικαιοῦται μιᾶς μόνον ψήφου.

Ἡ πρότασις γίνεται δεκτή, ἐφ' ὅσον ὁ ἀριθμὸς τῶν ὑπὲρ τῆς ἀποδοχῆς ψήφων εἶναι :

α) τοὐλάχιστον ἴσος μὲ τὸ τρίτον τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐν τῇ Ἐπιτροπῇ ἐκπροσωπουμένων Κρατῶν.

β) ἀνώτερος τοῦ ἀριθμοῦ τῶν κατὰ τῆς ἀποδοχῆς ψήφων.

Ἄρθρον 10.

Τὰ πρακτικὰ τῶν συνεδριάσεων θὰ περιλαμβάνουν περίληψιν τῶν συζητήσεων εἰς ἀμφοτέρας τὰς γλώσσας.

Αἱ προτάσεις καὶ αἱ ἀποφάσεις πρέπει νὰ καταχωρίζωνται εἰς τὰ πρακτικὰ κατὰ γράμμα εἰς ἀμφοτέρας τὰς γλώσσας. Ἐν ἀσυμφωνίᾳ μεταξὺ τῶν γαλλικοῦ καὶ γερμανικοῦ κειμένων τοῦ πρακτικοῦ, ὡς πρὸς τὰς ἀποφάσεις ἰσχύει τὸ γαλλικὸν κείμενον.

Τὰ πρακτικὰ διανέμονται εἰς τὰ μέλη τὸ ταχύτερον δυνατόν, ἐφ' ὅσον δὲ ἡ ἔγκρισις τούτων δὲν εἶναι δυνατὴ ἐντὸς τῆς συνόδου, τὰ μέλη θὰ ἀποστείλουν τὰς τυχὸν διορθώσεις εἰς τὴν Γραμματείαν ἐντὸς εὐλόγου προθεσμίας.

Ἄρθρον 11.

Πρὸς διευκόλυνσιν τῶν ἐργασιῶν, ἡ Ἐπιτροπὴ δύναται νὰ συστήσῃ Ὑποεπιτροπάς. Δύναται ἐπίσης αὕτη νὰ συστήσῃ Ὑποεπιτροπὰς διὰ τὴν προετοιμασίαν ὡρισμένων θεμάτων διὰ μεταγενεστέραν σύνοδον.

Ἑκάστη Ὑποεπιτροπὴ ὁρίζει ἕνα πρόεδρον, ἕνα ἀντιπρόεδρον καί, ἐφ' ὅσον ὑπάρχῃ ἀνάγκη, ἕνα εἰσηγητήν. Κατὰ τὰ λοιπά, ἐφαρμόζονται εἰς τὰς Ὑποεπιτροπὰς ἀναλογικῶς αἱ διατάξεις τῶν ἄρθρων 1 ἕως 5 καὶ 8 ἕως 10.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

(Ἄρθρον 57)

Κανονισμὸς διαιτησίας.

Ἄρθρον 1.

Ἀριθμὸς διαιτητῶν.

Τὰ διαιτητικὰ δικαστήρια, τὰ ὁποῖα συγκροτοῦνται διὰ τὴν ἐκδίκασιν διαφορῶν, ἐξαιρέσει τῶν μεταξὺ Κρατῶν τοιούτων, συντίθενται ἐξ ἑνός, ἐκ τριῶν ἢ ἐκ πέντε διαιτητῶν, κατὰ τοὺς ὅρους τοῦ οἰκείου συνυποσχετικοῦ.

Ἄρθρον 2.

Ἐκλογὴ τῶν διαιτητῶν.

§ 1. — Ὁ πίναξ διαιτητῶν καταρτίζεται ἐκ τῶν προτέρων. Ἕκαστον τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν δύναται νὰ ὁρίσῃ δύο, τὸ πολύ, ὑπηκόους του, κεκτημένους εἰδικὴν κατάρτισιν εἰς τὸ διεθνὲς δίκαιον τῶν μεταφορῶν, ἵνα ἐγγραφῶσιν εἰς τὸν ὑπὸ τῆς Ἑλβετικῆς Κυβερνήσεως καταρτιζόμενον καὶ ἑκάστοτε συμπληρούμενον πίνακα διαιτητῶν.

§ 2. — Ἂν τὸ συνυποσχετικὸν προβλέπῃ ἕνα μόνον διαιτητήν, οὗτος ἐκλέγεται διὰ κοινῆς συμφωνίας τῶν ἐν ἀντιδικίᾳ μερῶν.

Ἂν τὸ συνυποσχετικὸν προβλέπῃ τρεῖς ἢ πέντε διαιτητάς, ἕκαστος τῶν διαδίκων ἐκλέγει ἕνα ἢ δύο, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, διαιτητάς.

Οἱ κατὰ τὸ προηγούμενον ἐδάφιον ἐκλεγέντες διαιτηταὶ ὁρίζουν διὰ κοινῆς συμφωνίας τὸν τρίτον ἢ τὸν πέμπτον, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, διαιτητὴν ὅστις καὶ προεδρεύει τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου.

Ἂν οἱ διάδικοι διαφωνοῦν ὡς πρὸς τὴν ἐκλογὴν τοῦ μοναδικοῦ διαιτητοῦ ἢ ἂν οἱ ὑπὸ τῶν διαδίκων ἐκλεγέντες διαιτηταὶ διαφωνοῦν ὡς πρὸς τὸν ὁρισμὸν τοῦ τρίτου ἢ τοῦ πέμπτου, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, διαιτητοῦ, τὸ διαιτητικὸν δικαστήριον συμπληροῦται διὰ διαιτητοῦ ὁριζομένου, ἐπὶ αἰτήσει τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, ὑπὸ τοῦ Προέδρου τοῦ Ἑλβετικοῦ Ὁμοσπονδιακοῦ δικαστηρίου.

Τὸ διαιτητικὸν δικαστήριον συντίθεται ἐκ προσώπων ἐγγεγραμμένων εἰς τὸν κατὰ τὴν παρ. 1 πίνακα. Ἂν, ὅμως, τὸ συνυποσχετικὸν προβλέπῃ πέντε διαιτητάς, ἑκάτερος τῶν διαδίκων δύναται νὰ ὁρίσῃ ἕνα διαιτητὴν ἐκτὸς τοῦ πίνακος.

§ 3. — Ὁ μοναδικός, ὁ τρίτος ἢ ὁ πέμπτος διαιτητὴς πρέπει νὰ εἶναι ἐθνικότητος διαφόρου τῆς τῶν διαδίκων.

Ἡ ἐν τῇ ἐπιδίκῳ διαφορᾷ παρέμβασις τρίτου προσώπου οὐδόλως ἐπηρεάζει τὴν σύνθεσιν τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου.

Ἄρθρον 3.

Συνυποσχετικόν.

Οἱ εἰς διαιτησίαν προσφεύγοντες διάδικοι συνάπτουν συνυποσχετικὸν τὸ ὁποῖον καθορίζει εἰδικῶς :

α) τὸ ἀντικείμενον τῆς διαφορᾶς, ὁριζόμενον μετὰ πάσης δυνατῆς ἀκριβείας καὶ σαφηνείας,

β) τὴν σύνθεσιν τοῦ δικαστηρίου καὶ τὰς ἀναγκαίας διὰ τὸν ὁρισμὸν τοῦ ἢ τῶν διαιτητῶν προθεσμίας,

γ) τὸν τόπον συνόδου τοῦ δικαστηρίου.

Διὰ τὴν ἔναρξιν τῆς διαιτητικῆς διαδικασίας, τὸ συνυποσχετικὸν πρέπει νὰ κοινοποιηθῇ εἰς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον.

Ἄρθρον 4.

Διαδικασία.

Αὐτὸ τοῦτο τὸ διαιτητικὸν δικαστήριον ἀποφασίζει περὶ τῆς ἀκολουθητέας διαδικασίας, λαμβάνον πρὸς τοῦτο ὑπ' ὄψιν συγκεκριμένως τὰς κάτωθι διατάξεις :

α) τὸ διαιτητικὸν δικαστήριον ἐρευνᾷ καὶ κρίνει τὴν ἧς ἐπελήφθη ἐπίδικον διαφορὰν βάσει τῶν ὑπὸ τῶν διαδίκων προσαχθέντων στοιχείων χωρὶς νὰ δεσμεύεται ὡς πρὸς τὴν κρίσιν του ἀπὸ οἱασδήποτε ἑρμηνείας τῶν διαδίκων,

β) δὲν δύναται νὰ ἐπιδικάσῃ τίποτε περισσότερον ἢ διάφορον τοῦ ἀντικειμένου τῆς αἰτήσεως τοῦ ἐνάγοντος, οὐδὲ ἔλαττον ἐκείνου ὅπερ ὁ ἐναγόμενος ἀνεγνώρισεν ὡς ὀφειλόμενον,

γ) ἡ διαιτητικὴ ἀπόφασις, δεόντως ἠτιολογημένη, συντάσσεται ὑπὸ τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου καὶ κοινοποιεῖται πρὸς τοὺς διαδίκους μέσῳ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου,

δ) ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν ἀντίθετος διάταξις ἀναγκαστικοῦ δικαίου ἰσχύει ἐν τῷ τόπῳ ὅπου ἑδρεύει τὸ διαιτητικὸν δικαστήριον, ἡ διαιτητικὴ ἀπόφασις εἰς οὐδὲν ὑπόκειται ἔνδικον μέσον ἐκτὸς τῆς ἀναθεωρήσεως καὶ τῆς ἐπὶ ἀκυρότητι προσβολῆς.

Ἄρθρον 5.

Γραμματεία.

Τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἐκτελεῖ χρέη γραμματέως τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου.

Ἄρθρον 6.

Τέλη.

Ἡ διαιτητικὴ ἀπόφασις ὁρίζει τὸ ποσὸν τῶν δικαστικῶν δαπανῶν καὶ τελῶν, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ἀμοιβῶν τῶν διαιτητῶν, καὶ ὁρίζει εἰς ποῖον τῶν διαδίκων εἶναι τοῦτο καταλογιστέον ἢ κατὰ ποίαν ἀναλογίαν εἶναι τοῦτο κατανεμητέον μεταξὺ τῶν διαδίκων.

PROTOCOLE ADDITIONNEL

aux Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV) signées à Berne le 7 février 1970

LES PLÉNIPOTENTIAIRES SOUSSIGNÉS

sont convenus des dispositions ci-après :

I.

1° Afin de rendre obligatoires pour l'usager, selon le droit du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d' Irlande du Nord, les prescriptions des Conventions de 1970 en ce qui concerne les lignes des parties territoriales d'Etats non signataires ou non adhérents, le Gouvernement du Royaume-Uni, par dérogation aux dispositions de ces Conventions, est habilité à insérer, pour le trafic en provenance du Royaume-Uni, une référence au présent Protocole additionnel dans les formules imprimées de la lettre de voiture (CIM), du billet international et du bulletin de bagages (CIV).

2° Comte tenu du fait qu'au Royaume-Uni, la législation relative aux transports ne comporte aucune obligation de publier les tarifs, ni de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme, il est admis que :

a) les dispositions de la CIM ne s'appliquent pas dans le Royaume-Uni si elles comportent une obligation de publier des tarifs et de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme,

b) les prix de transport et les frais accessoires que le chemin de fer est autorisé à percevoir au Royaume-Uni y sont applicables au trafic international soumis à la CIM.

3° Jusqu'à la conclusion et l'entrée en vigueur d'un appendice spécial à l'Annexe I à la CIM contenant les prescriptions dérogatoires relatives au trafic fer-mer des matières dangereuses entre le Continent et le Royaume-Uni, les matiéres dangereuses qui seront transportées sous le régime de la CIM, à destination ou en provenance du Royaume-Uni, doivent satisfaire aux prescriptions de l'Annexe I et, en outre, aux conditions du Royaume-Uni en ce qui concerne ses réglementations ferroviaires et maritimes du transport des matières dangereuses.

II.

1° Afin de rendre obligatoires pour l'usager, selon le droit de l'Irlande, les prescriptions des Conventions de 1970 en ce qui concerne les lignes des parties territoriales d'Etats non signataires ou non adhérents, le Gouvernement d'Irlande, par dérogation aux dispositions de ces Conventions, est habilité à insérer, pour le trafic en provenance d'Irlande, une référence au présent Protocole additionnel dans les formules de la lettre de voiture (CIM), du billet international et du bulletin de bagages (CIV).

2° Compte tenu du fait qu'en Irlande, la législation relative aux transports ne comporte aucune obligation de publier les tarifs, ni de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme, il est admis que :

a) les dispositions de la CIM ne s'appliquent pas en Irlande si elles comportent une obligation de publier des tarifs et de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme,

b) les prix de transport et les frais accessoires que le chemin de fer est autorisé à percevoir en Irlande y sont applicables au trafic international soumis à la CIM.

3° Jusqu'à la conclusion et l'entrée en vigueur d'un appendice spécial à l'Annexe I à la CIM contenant les prescriptions dérogatoires relatives au trafic fer-mer des matières dangereuses entre le Continent et l'Irlande, les matières dangereuses qui seront tranportées sous le régime de la CIM à destination ou en provenance d'Irlande, doivent satisfaire aux prescriptions de l'Annexe I et, en outre, aux conditions de l'Irlande en ce qui concerne ses réglementations ferroviaires et maritimes du transport des matières dangereuses.

III

Les dispositions des Conventions CIM et CIV ne pourront prévaloir contre celles que certains Etats seront amenés à prendre, dans le trafic entre eux, en application de certains Traités tels que les Traités relatifs à la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier et à la Communauté Economique Européenne.

IV.

Ce Protocole, complétant les Conventions de 1970, demeure ouvert à la signature jusqu'au 30 avril 1970.

Il doit être ratifié.

Les Etats qui n'auront pas signé le présent Protocole avant cette date et les Etats participant aux Conventions susvisées en application de l'article 67 de la CIM et de l'article 62 de la CIV de 1970 peuvent adhérer au présent Protocole par notification.

L'instrument de la ratification ou la notification de l'adhésion sera déposé auprès du Gouvernement suisse.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Berne, le sept février mil cent soixante-dix, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

(Suivent les signatures)

ΠΡΟΣΘΕΤΟΝ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΝ

εἰς τὰς Διεθνεῖς Συμβάσεις περὶ τῆς διὰ σιδ/μων μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων (CIM) καὶ ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν (CIV), τὰς ὑπογραφείσας ἐν Βέρνῃ τὴν 7. Φεβρουαρίου 1970.

Οἱ ὑπογεγραμμένοι Πληρεξούσιοι συνεφώνησαν ἐπὶ τῶν κάτωθι ἐκτιθεμένων :

I

1ον Διὰ νὰ καταστήσῃ ὑποχρεωτικὰς διὰ τὸν πελάτην, κατὰ τὸ δίκαιον τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεταννίας καὶ τῆς Βορείου Ἰρλανδίας, τὰς διατάξεις τῶν Συμβάσεων τοῦ 1970, ὡς πρὸς τὰς γραμμὰς ἐδαφικῶν περιοχῶν μὴ ὑπογραψάντων ἢ μὴ προσχωρησάντων εἰς τὰς Συμβάσεις ταύτας Κρατῶν, ἡ Κυβέρνησις τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου, κατὰ παρέκκλισιν ἐκ τῶν διατάξεων τῶν ἐν λόγῳ Συμβάσεων, ἐξουσιοδοτεῖται νὰ περιλάβῃ, διὰ τὰς ἐκ τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου προερχομένας μεταφοράς, εἰς τὰ ἔντυπα ὑποδείγματα τῆς φορτωτικῆς (CIM), τοῦ διεθνοῦς εἰσιτηρίου καὶ τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν (CIV) παραπομπὴν εἰς τὸ παρὸν πρόσθετον Πρωτόκολλον.

2ον Λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν ὅτι ἐν τῷ Ἡνωμένῳ Βασιλείῳ ἡ σχετικὴ πρὸς τὰς μεταφορὰς νομοθεσία δὲν προβλέπει ὑποχρέωσιν δημοσιεύσεως, οὔτε ἐνιαίας ἔναντι τῶν πελατῶν ἐφαρμογῆς τῶν τιμολογίων, γίνεται δεκτὸν ὅτι :

α) αἱ διατάξεις τῆς Συμβάσεως CIM δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴν ἐν τῷ Ἡνωμένῳ Βασιλείῳ, καθ' ὅ μέτρον αὗται προβλέπουν ὑποχρέωσιν δημοσιεύσεως καὶ ἐνιαίας ἔναντι τῶν πελατῶν ἐφαρμογῆς τῶν τιμολογίων,

β) τὰ κόμιστρα καὶ πρόσθετα τέλη, ἅτινα ὁ σιδ/μος εἶναι ἐξουσιοδοτημένος ἐν τῷ Ἡνωμένῳ Βασιλείῳ νὰ εἰσπράττῃ, εἶναι ἐφαρμοστέα καὶ εἰς τὰς ὑπαγομένας εἰς τὴν Σύμβασιν CIM διεθνεῖς μεταφοράς.

3ον Μέχρι τοῦ χρόνου συνομολογήσεως καὶ θέσεως ἐν ἰσχύϊ εἰδικοῦ συμπληρώματος εἰς τὸ Παράρτημα I τῆς Συμβάσεως CIM, περιλαμβάνοντος τὰς κατὰ παρέκκλισιν διατάξεις σχετικῶς μὲ τὴν μεταφοράν, διὰ συνδεδυασμένης σιδ/κῆς καὶ θαλασσίας μεταφορικῆς ὁδοῦ, ἐπικινδύνων ὑλῶν μεταξὺ τῆς Ἠπειρωτικῆς Εὐρώπης καὶ τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου, αἱ εἰς τὴν Σύμβασιν CIM ὑπαγόμεναι μεταφοραὶ τοιούτων ἐπικινδύνων ὑλῶν, αἱ προερχόμεναι ἢ προοριζόμεναι διὰ τὸ Ἡνωμένον Βασίλειον, πρέπει νὰ πληροῦν τὰς διατάξεις τοῦ Παραρτήματος I καί, ἐπὶ πλέον, τοὺς ἐν τῷ Ἡνωμένῳ Βασιλείῳ καθωρισμένους ὅρους σχετικῶς μὲ τὴν σιδ/κὴν καὶ θαλασσίαν μεταφορὰν τῶν περὶ ὧν πρόκειται ἐπικινδύνων ὑλῶν.

II

1ον Διὰ νὰ καταστήσῃ ὑποχρεωτικὰς διὰ τὸν πελάτην κατὰ τὸ δίκαιον τῆς Ἰρλανδίας τὰς διατάξεις τῶν Συμβάσεων τοῦ 1970 ὡς πρὸς τὰς γραμμὰς ἐδαφικῶν περιοχῶν μὴ ὑπογραψάντων ἢ μὴ προσχωρησάντων εἰς τὰς Συμβάσεις ταύτας Κρατῶν, ἡ Κυβέρνησις τῆς Ἰρλανδίας, κατὰ παρέκκλισιν ἐκ τῶν διατάξεων τῶν ἐν λόγῳ Συμβάσεων, ἐξουσιοδοτεῖται νὰ περιλάβῃ, διὰ τὰς ἐξ Ἰρλανδίας προερχομένας μεταφοράς, εἰς τὰ ἔντυπα ὑποδείγματα τῆς φορτωτικῆς (CIM), τοῦ διεθνοῦς εἰσιτηρίου καὶ τοῦ δελτίου ἀποσκευῶν (CIV) παραπομπὴν εἰς τὸ παρὸν πρόσθετον Πρωτόκολλον.

2ον Λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν ὅτι ἐν Ἰρλανδίᾳ ἡ σχετικὴ πρὸς τὰς μεταφορὰς νομοθεσία δὲν προβλέπει ὑποχρέωσιν δημοσιεύσεως, οὔτε ἐνιαίας ἔναντι τῶν πελατῶν ἐφαρμογῆς τῶν τιμολογίων, γίνεται δεκτὸν ὅτι :

α) αἱ διατάξεις τῆς Συμβάσεως CIM δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴν ἐν τῷ Ἰρλανδίᾳ καθ' ὅ μέτρον αὗται προβλέπουν ὑποχρέωσιν δημοσιεύσεως καὶ ἐνιαίας ἔναντι τῶν πελατῶν ἐφαρμογῆς τῶν τιμολογίων,

β) τὰ κόμιστρα καὶ πρόσθετα τέλη, ἅτινα ὁ σιδ/μος εἶναι ἐξουσιοδοτημένος ἐν Ἰρλανδίᾳ νὰ εἰσπράττῃ, εἶναι ἐφαρμοστέα καὶ εἰς τὰς ὑπαγομένας εἰς τὴν Σύμβασιν CIM μεταφοράς.

3ον Μέχρι τοῦ χρόνου συνομολογήσεως καὶ θέσεως ἐν ἰσχύϊ εἰδικοῦ συμπληρώματος εἰς τὸ Παράρτημα I τῆς Συμβάσεως CIM, περιλαμβάνοντος τὰς κατὰ παρέκκλισιν διατάξεις σχετικῶς μὲ τὴν μεταφορὰν διὰ συνδεδυασμένης σιδ/κῆς καὶ θαλασσίας μεταφορικῆς ὁδοῦ, ἐπικινδύνων ὑλῶν μεταξὺ Ἠπειρωτικῆς Εὐρώπης καὶ Ἰρλανδίας, αἱ εἰς τὴν Σύμβασιν CIM ὑπαγόμεναι μεταφοραὶ τοιούτων ἐπικινδύνων ὑλῶν, αἱ προερχόμεναι ἢ προοριζόμεναι δι' Ἰρλανδίαν, πρέπει νὰ πληροῦν τὰς διατάξεις τοῦ Παραρτήματος I καί, ἐπὶ πλέον, τοὺς ἐν Ἰρλανδίᾳ καθωρισμένους ὅρους σχετικῶς μὲ τὴν σιδ/κὴν καὶ τὴν θαλασσίαν μεταφορὰν τῶν περὶ ὧν πρόκειται ἐπικινδύνων ὑλῶν.

III

Αἱ διατάξεις τῶν Συμβάσεων CIV καὶ CIM δὲν θὰ εἶναι ἐπικρατέστεραι ἐκείνων ἃς ὡρισμένα Κράτη θὰ ὑπεχρεοῦντο νὰ καθορίσουν διὰ τὰς ἀμοιβαίας μεταξύ τούτων μεταφορὰς κατ' ἐφαρμογὴν ὡρισμένων Συνθηκῶν, ὡς ἡ περὶ Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος Ἄνθρακος καὶ Μετάλλου, ἡ περὶ Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος.

IV

Τὸ παρὸν Πρωτόκολλον συμπληροῦν τὰς Συμβάσεις τοῦ 1970 παραμένει ἀνοικτὸν πρὸς ὑπογραφὴν μέχρι τῆς 30. Ἀπριλίου 1970.

Ὑπόκειται τοῦτο εἰς ἐπικύρωσιν.

Κράτη, τὰ ὁποῖα δὲν θὰ ἔχουν, πρὸ τῆς ἡμερομηνίας ταύτης, ὑπογράψει τὸ παρὸν Πρωτόκολλον ἢ Κράτη συμμετέχοντα εἰς τὰς ρηθείσας Συμβάσεις κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρου 67 τῆς CIM καὶ τοῦ ἄρθρου 62 τῆς CIV δύνανται νὰ προσχωρήσουν δι' ἀνακοινώσεως εἰς τὸ παρὸν Πρωτόκολλον.

Τὸ ὄργανον ἐπικυρώσεως ἢ ἡ ἀνακοίνωσις περὶ προσχωρήσεως θὰ κατατίθενται παρὰ τῇ Ἑλβετικῇ Κυβερνήσει.

Εἰς πίστωσιν τοῦ ὁποίου, οἱ κάτωθι Πληρεξούσιοι, βάσει ἐξουσιοδοτήσεως κατὰ τὸν δέοντα τύπον, ὑπέγραψαν τὸ παρὸν Πρωτόκολλον.

Ἐγένετο ἐν Βέρνῃ τὴν ἑβδόμην Φεβρουαρίου τοῦ χιλιοστοῦ ἐννεακοστοῦ ἑβδομηκοστοῦ ἔτους εἰς ἓν μόνον ἀντίτυπον, τὸ ὁποῖον θὰ παραμείνῃ κατατεθειμένον ἐν τοῖς Ἀρχείοις τῆς Ἑλβετικῆς Ὁμοσπονδίας, αὐθεντικὸν δὲ ἀντίγραφον τοῦ ὁποίου θὰ δοθῇ εἰς ἕκαστον τῶν συμβαλλομένων Μερῶν.

(Ἕπονται αἱ ὑπογραφαὶ)

Protocole

concernant les contributions aux dépenses de l'Office central des Etats parties aux Conventions internationales du 25 février 1961 concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV), signé à Berne le 7 février 1970

A l'occasion de la septième Conférence de révision des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV) du 25 février 1961, auxquelles sont parties

l'Algérie, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Irak, l'Iran, l'Irlande, l'Italie, le Liechtenstein, le Luxembourg, le Maroc, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Suede, la Suisse, la Syrie, la Tchécoslovaquie, la Tunisie, la Turquie et la Yougoslavie,

les Plénipotentiaires soussignés sont convenus de ce qui suit :

ayant constaté qu'en dépit de la politique d'économies suivie par l'Office central, les taux kilométriques maximaux fixés dans l'Annexe V à la CIM et l'Annexe II à la CIV pour calculer les parts contributives des Etats aux dépenses de l'Office central, complétés par la contribution complémentaire annuelle octroyée par décision de la Conférence diplomatique tenue à Berne du 27 au 29 avril 1964, ne suffisent plus à couvrir les frais nécessaires d'administration de l'Office central,

il est décidé

— de prévoir une nouvelle contribution complémentaire annuelle de franc or 1,20 par kilomètre pour la CIM et la CIV;

— d'autoriser le Comité administratif à déterminer, pour la première fois en 1971, lors de l'approbation des comptes annuels afférents à l'exercice 1970, les parts contributives des Etats contractants en fonction des taux kilométriques maximaux fixés dans les Conventions CIM et CIV du 25 février 1961, du Protocole B du 29 avril 1964 et des contributions complémentaires spécifiées dans le présent Protocole.

Le présent Protocole demeure ouvert à la signature jusqu'au 30 avril 1970.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, s'étant communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont dressé et signé le présent Protocole.

FAIT à Berne, le sept février mil neuf cent soixante-dix, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

(suivent les signatures)

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΝ

Περὶ τῶν εἰς τὰς δαπάνας τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου εἰσφορῶν τῶν εἰς τὰς διεθνεῖς Συμβάσεις τῆς 25. Φεβρουαρίου 1961 περὶ τῆς διὰ σιδ/μων μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων (CIM) καὶ ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν (CIV) συμμετεχόντων Κρατῶν, ὑπογραφὲν ἐν Βέρνῃ τὴν 7. Φεβρουαρίου 1970.

Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἑβδόμης ἀναθεωρητικῆς Διασκέψεως τῶν Διεθνῶν Συμβάσεων περὶ τῆς διὰ σιδ/μων μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων (CIM) καὶ ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν (CIV) τῆς 25. Φεβρουαρίου 1961 εἰς ἃς συμμετέχουν :

ἡ Ἀλγερία, ἡ Αὐστρία, τὸ Βέλγιον, ἡ Βουλγαρία, ἡ Δανία, ἡ Ἱσπανία, ἡ Φινλανδία, ἡ Γαλλία, ἡ Ἑλλάς, ἡ Οὐγγαρία, τὸ Ἰράκ, ἡ Περσία, ἡ Ἰρλανδία, ἡ Ἰταλία, τὸ Λιχτενστάϊν, τὸ Λουξεμβοῦργον, τὸ Μαρόκον, ἡ Νορβηγία, ἡ Ὁλλανδία, ἡ Πολωνία, ἡ Πορτογαλία, ἡ Ρουμανία, τὸ Ἡνωμένον Βασίλειον, ἡ Σουηδία, ἡ Ἑλβετία, ἡ Συρία, ἡ Τσεχοσλαβακία, ἡ Τυνησία, ἡ Τουρκία, καὶ ἡ Γιουγκοσλαβία,

οἱ ὑπογεγραμμένοι Πληρεξούσιοι συνωμολόγησαν τὰ ἑξῆς :

Ἐπὶ τῇ διαπιστώσει ὅτι, παρὰ τὴν ὑπὸ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου ἐφαρμοζομένην πολιτικὴν οἰκονομιῶν, τὰ ἀνώτατα χιλιομετρικὰ ποσοστὰ τὰ ὁποῖα ὁρίζονται ἐν τῷ Παραρτήματι V τῆς Συμβάσεως CIM καὶ ἐν τῷ Παραρτήματι II τῆς Συμβάσεως CIV διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν εἰς τὰς δαπάνας τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου εἰσφορῶν τῶν Κρατῶν, συμπληρούμενα καὶ διὰ τῆς προσθέτου ἐτησίας εἰσφορᾶς τῆς παρεχομένης βάσει ἀποφάσεως τῆς ἐν Βέρνῃ συνελθούσης ἀπὸ 27. ἕως 29. Ἀπριλίου 1964 διπλωματικῆς Διασκέψεως, δὲν ἐπαρκοῦν διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἀναγκαίων δαπανῶν διοικήσεως τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, ἀπεφάσισαν:

— νὰ καθορίσουν νέαν πρόσθετον ἐτησίαν εἰσφορὰν ἐξ 1,20 χρυσῶν φράγκων ἀνὰ χιλιόμετρον διὰ τὰς Συμβάσεις CIM καὶ CIV.

— νὰ ἐξουσιοδοτήσουν τὴν Διοικητικὴν Ἐπιτροπὴν ὅπως καθορίσῃ ἀπὸ τοῦ 1971, τὸ πρῶτον, καὶ κατὰ τὴν ἔγκρισιν τῶν ἐτησίων λογ/σμῶν τῆς χρήσεως 1970, τὰς εἰσφορὰς τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἀνωτάτων χιλιομετρικῶν ποσοστῶν τὰ ὁποῖα καθορίζονται διὰ τῶν Συμβάσεων CIM καὶ CIV τῆς 25. Φεβρουαρίου 1961, τοῦ Πρωτοκόλλου Β τῆς 29. Ἀπριλίου 1964 καὶ τῶν προσθέτων εἰσφορῶν αἱ ὁποῖαι ὁρίζονται εἰδικῶς ἐν τῷ παρόντι Πρωτοκόλλῳ.

Τὸ παρὸν Πρωτόκολλον παραμένει ἀνοικτὸν πρὸς ὑπογραφὴν μέχρι τῆς 30. Ἀπριλίου 1970.

Εἰς πίστωσιν τῶν ἀνωτέρω οἱ κατωτέρω Πληρεξούσιοι ἀμοιβαίως ἀνακοινώσαντες τὰς κατὰ τὸν δέοντα τύπον ἐξουσιοδοτήσεις των, συνέταξαν καὶ ὑπέγραψαν τὸ παρὸν Πρωτόκολλον.

Ἐγένετο ἐν Βέρνῃ τὴν ἑβδόμην Φεβρουαρίου τοῦ χιλιοστοῦ ἐννεακοστοῦ ἑβδομηκοστοῦ ἔτους εἰς ἓν μόνον ἀντίτυπον, ὅπερ θὰ παραμείνῃ κατατεθειμένον ἐν τοῖς Ἀρχείοις τῆς Ἑλβετικῆς Ὁμοσπονδίας, αὐθεντικὸν δὲ ἀντίγραφον τοῦ ὁποίου θὰ δοθῇ εἰς ἕκαστον τῶν συμβεβλημένων Μερῶν.

(Ἕπονται αἱ ὑπογραφαὶ)

Acte final

de la septième Conférence de révision des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV).

Conformément aux dispositions de l'article 69 de la Convention internationale concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et de l'article 68 de la Convention internationale concernant le transport par chemins de fer des voyageurs et des bagages (CIV), toutes deux en date du 25 février 1961, le Gouvernement suisse a convoqué une Conférence en vue de réviser ces Conventions.

La Conférence s'est tenue à Berne du 2 au 7 février 1970.

Les participants étaient les suivants:

I.

Délégués des Etats parties aux Conventions du 25 février 1961:

ALGERIE :

S. Exc. M. M'hamed Yousfi, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire d'Algérie en Suisse;

MM. Khelladi M., Conseiller près l'Ambassade d'Algérie à Berne;
Zahi A., Sous-directeur des Chemins de fer au Ministère d'Etat chargé des Transports;
Keddad A., Inspecteur, Chef du Contrôle des Recettes à la SNCFA;
Lallem M., Chef de service au Contentieux de la SNCFA.

AUTRICHE :

MM. Stanfel R., Directeur général au Ministère fédéral des Transports et des Entreprises étatisées;
Peschorn O., Conseiller supérieur des Chemins de fer fédéraux autrichiens au Ministère fédéral des Transports et des Entreprises étatisées;
ZachK., Inspecteur central à la Direction générale des Chemins de fer fédéraux autrichiens;
Scheich M., Premier Secrétaire près l'Ambassade d'Autriche à Berne.

BELGIQUE :

S. Exc. M. Louis Colot, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Belgique en Suisse;

MM. Lambotte E., Directeur à l'Administration des Transports du Ministère des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones;
De Roover P., Inspecteur principal ff. à l'Administration des Transports du Ministère des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones;
Vermer J., Conseiller près l'Ambassade de Belgique à Berne;
Malfaison F., Inspecteur principal à la SNCB.

BULGARIE :

S. Exc. M. Lubomir Anguelov, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de la République Populaire de Bulgarie en Suisse;

MM. Ganthev G. I., Conseiller auprès du Conseil des Ministres de Bulgarie;
Koltchev St. G., Spécialiste principal au Ministère du Transport;
Nikoloff K., Inspecteur à la Direction générale des Chemins de fer bulgares.

DANEMARK :

MM. Jenstrup S.A., Directeur des Affaires économiques à la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat danois;
Soltoft H. J., Chef de Section à la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat danois.

ESPAGNE :

S. Exc. M. José Felipe de Alcover y Sureda, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire d'Espagne en Suisse;

MM. Angel Labayen, Comte de La Quinta de La Enjarada, Ministre-Conseiller près l'Ambassade d'Espagne à Berne;
Lowy Szabo J., Chef du Cabinet des Relations internationales au Ministère des Travaux publics;
Imedio Diaz A., Chef des Relations internationales au Secrétariat général de la RENFE.

FINLANDE :

MM. Krogius H., premier Secrétaire près l'Ambassade de Finlande à Berne;
Narvala N. G., Chef de Section à la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat de Finlande.

FRANCE :

MM. Gabarra J., Conseiller des Affaires Etrangères au Ministère des Affaires Etrangères;
Julien P., Administrateur civil au Ministère des Transports;
Harrburger M., Attaché principal d'Administration, Chef de division au Ministère des Transports;
Lemontey J., Magistrat, Chef du Bureau du Droit européen et international au Ministère de la Justice;
Mirski C., Inspecteur principal hors classe, Chef de Division à la Direction des Etudes juridiques et du Contentieux de la SNCF;
Collas A., Chef d'Etudes administrative à la Direction commerciale de la SNCF.

GRECE :

S. Exc. M. Jean Georgiou, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Grèce en Suisse;
M. Bacarinos E., Conseiller commercial près l'Ambassade de Grèce à Berne.

HONGRIE :

MM. Kuzsel D., Chef du Département des Relations internationales au Ministère des Communications et des Postes;
Csurgay E., Chef de division au Département des Relations internationales du Ministère des Communications et des Postes;
Nánássy B., Directeur supérieur au Ministère des Communications et des Postes;
Gresznáryk P., Secrétaire d'Ambassade à la Division du Contentieux du Ministère des Affaires Etrangères.

IRAK :

MM. Al Saadi A.J., Directeur général des Chemins de fer de la République irakienne;
Haba M., Inspecteur général des Chemins de fer de la République irakienne;
Nida A. K., Directeur général adjoint des Chemins de fer de la République irakienne;
Alani H., Chef du Trafic des Chemins de fer de la République irakienne;
Safwat W., Surveillant des Transports internationaux des Chemins de fer de la République irakienne;
Said H., Président du Syndicat des employés et ouvriers des chemins de fer.

IRAN :

M. Vafai M., Troisième Secrétaire près l'Ambassade de l'Iran à Berne.

IRLANDE :

MM. J. O'Callaghan, Assistant Principal, Department of Transport and Power;
P. Murphy, Secretary, Irish Embassy, Berne;
T.A. O'Connor, Executive International, Coras Iompair Eireann.

ITALIE :

MM. Molinengo F., Directeur central du Service commercial et du trafic des Chemins de fer italiens de l'Etat;
Sirignano A., Inspecteur général de l'Inspectorat général MCTC au Ministère des Transports et de l'Aviation civile;
Martini R., Inspecteur principal au Service commercial et du trafic des Chemins de fer italiens de l'Etat.

LIECHTENSTEIN :

M. Beck B., Directeur de l'Office de l'Industrie et des Métiers du Gouvernement de la Principauté.

LUXEMBOURG :

M. Eichhorn P., Commissaire du Gouvernement près la Société Nationale des Chemins de fer Luxembourgeois.

MAROC :

S. Exc. M. Nacer El Fassi, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire du Maroc en Suisse;
MM. Termi M., Ingénieur, Chef de l'Exploitation de l'Office national des Chemins de fer marocains;
Bouab A., Premier Secrétaire près l'Ambassade du Maroc à Berne.

NORVÈGE :

S. Exc. M. N. A. Jörgensen, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Norvège en Suisse;
M. Heier O., Directeur adjoint à la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat norvégien.

PAYS-BAS :

Jonkheer Eduard Beelaerts van Blokland, Conseiller près l'Ambassade des Pays-Bas à Berne;
MM. Glazenburg S., Chef de la Division des transports ferroviaires internationaux au Ministère des Transports et du Waterstaat;
van Es M., Adjoint du chef de la Division des transports ferroviaires internationaux au Ministère des Transports et du Waterstaat;
Parent A., Inspecteur en chef à la Direction commerciale de la S.A. des Chemins de fer néerlandais;
van der Brugghen E., Conseiller juridique au Service juridique de la S.A. des Chemins de fer néerlandais;
Hoebé J.F.W. Secrétaire de l'Organisation des Usagers de Transports (EVO).

POLOGNE :

MM. Zolcinski Z., Directeur au Ministère des Communications;
Wilczynski F., Directeur-adjoint au Ministère des Communications;
Wawrzyniewicz T., Deuxième Secrétaire près l'Ambassade de Pologne à Berne.

PORTUGAL :

S. Exc. M. Abilio Andrade Pinto de Lemos, Ambassadeur etrxa ordinaire et plénipotentiaire du Portugal en Suisse;
MM. Sequeira Braga M., Administrateur de la Compagnie des Chemins de fer portugais;
Cardoso de Lacerda Leitao A., Directeur des services à la Direction générale des Transports Terrestres du Ministère des Communications;
Sequeira Campos de Almeida M.A., Chef de Groupe au Cabinet des Etudes et de la Planification des Transports Terrestres du Ministère des Communications;
Torroais Valente R.A., Chef de service à la Compagnie des Chemins de fer portugais.

ROUMANIE :

MM. Popa D. A., Directeur général à la Direction générale du Mouvement et Commerciale du Ministère des Transports;
Constantinescu T., Economiste principal à la Direction des Relations internationales du Ministère des Transports;
Tudor D., Deuxième Secrétaire économique près l'Ambassade de Roumanie à Berne.

ROYAUME - UNI :

MM. G. G. D. Hill, Assistant Secretary, Head of International Transport Division, Ministry of Transport
G. V. Britten, Counsellor, British Embassy, Berne
D. O. Smithers, Senior Legal Assistant, Treasury Solicitor's Department;
F. W. Hammond, Freight Development Manager, British Railways Board ;
M. G. Baker, Senior Solicitor Assistant, British Railways Board.

SUEDE :

MM. Torgils G., Juge assistant à la Cour d'Appel, Expert juridique au Ministère des Communications;
Ennerfors R., Chef de service à l'Administration centrale des Chemins de fer de l'Etat suédois.

SUISSE :

MM. Schaller A., Conseiller national, Président du Comité administratif de l'Office central;
Thalmann E., Ambassadeur Chef de la Division des Organisations internationales du Département politique fédéral;
Martin A., Directeur de l'Office fédéral des Transports;
Vaney F. C., Chef du Service des Tarifs et du Trafic à l'Office fédéral des Transports;
Amberg H. P., Chef de la Division du Contentieux de la Direction générale des CFF;
Herold H., Secrétaire de l'Union Suisse du Commerce et de l'Industrie;
Coigny A., Collaborateur diplomatique de la Division des Organisations internationales du Département politique fédéral;
Ruedin P., Collaborateur consulaire au Département politique fédéral.

SYRIE :

MM. Al Hassan A., Vice-directeur général des Chemins de fer syriens ;
Anjak F., Directeur administratif des Chemins de fer syriens;
Mlle Nasser S., Troisième Secrétaire à la Délégation permanente de la République arabe syrienne auprès de l'office européen des Nations Unies à Genève.

TCHECOSLOVAQUIE :

MM. Zach V., Directeur de la Section des Traités et des Organisations internationales au Comité fédéral des Transports de la République socialiste tchécoslovaque ;
Chroust J., Conseiller à l'Administration centrale des Chemins de fer tchécoslovaque de l'Etat;

Jachek O., Premier Secrétaire à la Délégation permanente de la Tchécoslovaquie auprès de l'Office des Nations Unies à Genève ;
Krisko A., Conseiller au Ministère des Transports de la République socialiste slovaque.

TUNISIE :

M. Ameur T., Deuxième Secrétaire près l'Ambassade de Tunisie à Berne.

TURQUIE :

MM. Demirer K., Conseiller près l'Ambassade de Turquie à Berne;
Germeyanligil H., Directeur général adjoint des Chemins de fer de l'Etat turc.

YOUGOSLAVIE :

S. Exc. M. Ljubo Ilic, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Yougoslavie en Suisse;
M. Milisavljevic R., Conseiller à la Communauté des Chemins de fer yougoslaves;
Mme Pokorni M., Conseiller au Secrétariat fédéral pour l'Economie nationale.

II.

Délégués d'Etats invités à la Conférence :

LIBAN :

S. Exc. M. Michel Farah, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire du Liban en Suisse.

UNION DES REPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIETIQUES :

M. Kostikov A. S., Deuxième Secrétaire près l'Ambassade de l'URSS à Berne.

III.

Délégués d'Administrations d'Etats ou parties territoriales d'Etats 1) :

ALLEMAGNE :

Deutsche Bundesbahn :

MM. Vaerst W., Directeur ministériel;
Tiebert G., Conseiller ministériel;
Herber R., Conseiller ministériel;
von Schubert C., Premier Secrétaire d'Ambassade.

Deutsche Reichsbahn :

MM. Winkler V., Suppléant du Ministre des Transports
Zachmann S., Ministre, Observateur permanent auprès de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies;
Gerber H., Chef de division principal au Ministère des Transports;
Kolloch V., Suppléant du Chef de l'Office des tarifs du Ministère des Transports.

IV.

Observateurs :

a) Organisations internationales gouvernementales:

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE (CEE) :

M. Francillard J., Membre de la Division des Transports.

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT) :

M. Corbin E., Secrétaire général.

COMITE DE L'ORGANISATION POUR LA COLLABORATION DES CHEMINS DE FER (OSJD) :

M. Marin T., Ingénieur, Conseiller.

b) Organisations internationales non gouvernementales:

UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER (UIC) :

M. Rupp H., Chef des Etudes commerciales marchandises.

COMITÉ INTERNATIONAL DES TRANSPORTS PAR CHEMINS DE FER (CIT) :

MM. Eifler F. K., Conseiller ministériel à la Direction générale du Chemin de fer fédéral allemand ;
Bertherin E., Chef de section à la Division du Contentieux de la Direction générale des CFF.

CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONALE (CCI) :

M. Lemitre A., Directeur des Services de Transport, Chambre syndicale de la Sidérurgie française.

ASSOCIATION INTERATIONALE DES USAGERS D'EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS (AIEP) :

MM. Genrich F., Ex-Conseiller de gouvernement, Président de l'AIEP ;
Kesselring W., Ancien Président de l'AIEP.

V

Office central des transports internationaux par chemins de fer:

M. Haenni J., Directeur.

Secrétariat de la Conférence:

MM. Wildhaber A., Conseiller de l'Office central ;
Wick J., Conseiller de l'Office central;
Mátyássy Z., Conseiller de l'Office central;
Yéretzian K., Conseiller adjoint de l'Office central;
Ingold M., Conseiller adjoint de l'Office central;
Mme Desmeules-Pyrathon Y., Deuxième Secrétaire à l'Office central;
Mlle Gùpfert A., Troisième Secrétaire à l'Office central;
M. Vidon H., Premier Secrétaire et Chef de chancellerie de l'Office central.

Les Délégués ont élu:

Président:

M.A Schaller, Premier Délégué de la Suisse.

Vice-Présidents:

S. Exc. M. Louis Colot, Premier Délégué de la Belgique;
M. J. Gabarra, Premier Délégué de la France;
M. Z. Zolcinski, Premier Délégué de la Pologne;
M. A. Al Hassan, Premier Délégué de la Syrie.

La Conférence a nommé six Commissions, dont les Bureaux ont été constitués comme suit:

Commission I Vérification des pouvoirs:
Président: Jonkheer E. van Blokland (Pays-Bas);
Vice-Présidents: M. Stanfel (Autriche), M. Popa (Roumanie).

Commission II Questions CIM:
Président: M. Zolcinski (Pologne);
Vice-Présidents: M. Krogius (Finlande), M. Temri (Maroc).

Commission III Questions CIV:
Président: M. Hill (Royaume-Uni);
Vice-Présidents: M. Jenstrup (Danemark), M. Ameur (Tunisie).

Commission IV Questions communes à la CIM et à la CIV:
Président: M. Julien (France);
Vice-Présidents: S. Exc. M. Georgiou (Grèce), M. Milisavljevic (Yougoslavie).

Commission V Affaires générales:
Président: M. Martin (Suisse);
Vice-Présidents: M. Gantchev (Bulgarie), M. Lowy Szabo (Espagne).

Commission VI Rédaction [1])
Président: M. Julien (France);
Vice-Président: M. Eichhorn (Luxembourg).

1) Voir Protocole additionel du 25 fevrier 1961.

[1]) Les commissions de rédaction pour les traductions officielles en allemand, en anglais, en italien et en arabe des documents issus de la Conférence, seront convoquées après la Conférence par l'Office central.

La Conférence a pris pour base de ses délibérations:

a) l'ordre du jour adopté par la Conférence;

b) le projet de «Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM)», texte issu des délibérations des Commissions préliminaires de révision;

c) le projet de «Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV)», texte issu des délibérations des Commissions préliminaires de révision;

d) le rapport de l'Office central sur les travaux préliminaires en vue de la 7e Conférence de révision des Conventions internationales du 25 février 1961 concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV);

e) le projet d'un Protocole additionnel aux Conventions internationales mentionnées sous lettre b) et c);

f) le rapport du Comité administratif concernant les contributions des Etats contractants et le projet d'un «Protocole concernant les contributions aux dépenses de l'Office central des Etats parties aux Conventions internationales du 25 février 1961 concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV)»;

g) le «Rapport d'activité du Comité administratif à la 7e Conférence de révision de la CIM et de la CIV du 25 février 1961 (art. 1, § 3, d), des Annexes II (CIV) et V (CIM))»;

h) la «Proposition en vue de fixer la composition du Comité administratif de l'Office central pour la période du 1er mars 1971 au 29 février 1976».

Compte tenu des délibérations de la Conférence telles qu'elles sont rapportées dans les procés-verbaux desCommissions I, II, III, IV et V, ainsi que dans ceux des séances plénières, les Délégués sont tombés d'accord pour soumettre à la signature des Plénipotentiaires respectifs des Etats les projets sous-indiqués:

Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) avec sept Annexes,

Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) avec trois Annexes,

Protocole additionnel à ces Conventions,

Protocole concernant les contributions aux dépenses de l'Office central des Etats parties aux Conventions internationales du 25 février 1961 concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV).

La Conférence a approuvé la Rapport d'activité que le Comité administratif de l'Office central lui a soumis sur sa période de fonctionnement 1961-1969 et a désigné les Etats ci-après qui formeront le Comité pour la période de cinq ans débutant le 1er mars 1971:

Présidence:
Suisse (mandat permanent);
Etats dont le mandat est renouvelé:
Roumanie, Royaume-Uni, Turquie;
Etats nouveaux:
Belgique, Bulgarie, France, Portugal, Suède, Tunisie, Yougoslavie.

Les Délégués ont en outre constaté que la Conférence avait donné mandat à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer:

— d'étudier la possibilité de réunir les textes du traité CIV et de la Convention additionnelle à la CIV, afin de créer une réglementation complète et uniforme pour le transport des voyageurs par chemins de fer, analogue à la réglementation pour les autres modes de transport;

— de poursuivre les travaux entrepris jusqu'ici en vue de simplifier les dispositions des Conventions CIM et CIV, en modifiant la structure de ces Conventions et, en particulier, leur systématique.

La Conférence a pris acte d'une déclaration du Délégué du Maroc aux termes de laquelle ce pays désire que l'Office central veille à ce que les liaisons maritimes reliant le Maroc à l'Espagne, l'Algérie à la France et la Tunisie à l'Italie soient réalisées dans les délais les plus brefs.

Enfin, la Conférence est convenue de surseoir à une décision sur la question faisant l'objet du chapitre I du Protocole additionnel du 25 février 1961. Elle demande au Gouvernement suisse de faire le nécessaire pour qu'une décision sur cette question soit prise en temps utile par les Etats contractants compte tenu des délibérations de la Conférence.

EN FOI DE QUOI, le présent Acte final a été signé.

FAIT à Berne, le sept février mil neuf cent soixante-dix, en un seul exemplaire qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacun des Gouvernements représentés à cette Conférence.

(suivent les signatures)

ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΑΞΙΣ

τῆς ἑβδόμης ἀναθεωρητικῆς Διασκέψεως τῶν Διεθνῶν Συμβάσεων περὶ τῆς διὰ σιδηροδρόμων μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων (CIM) καὶ ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν (CIV).

Συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 69 τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ τῆς διὰ σιδηροδρόμων μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων (CIM) καὶ τοῦ ἄρθρου 68 τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ τῆς διὰ σιδηροδρόμων μεταφορᾶς ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν (CIV) ἀμφοτέρων ὑπὸ ἡμερομηνίαν 25. Φεβρουαρίου 1961, ἡ Ἑλβετικὴ Κυβέρνησις συνεκάλεσε Διάσκεψιν πρὸς ἀναθεώρησιν τῶν Συμβάσεων τούτων.

Ἡ Διάσκεψις συνῆλθεν ἐν Βέρνῃ ἀπὸ 2. ἕως 7. Φεβρουαρίου 1970.

Συμμετέχουν εἰς ταύτην οἱ κάτωθι:

I

Ἀντιπρόσωποι τῶν εἰς τὰς Συμβάσεις τῆς 25. Φεβρουαρίου 1961 συμμετεχόντων Κρατῶν:

ΑΛΓΕΡΙΑ:

Ἡ A.E. ὁ κ. M'hamed Yousfi, ἔκτακτος πρεσβευτὴς καὶ πληρεξούσιος τῆς Ἀλγερίας ἐν Ἑλβετίᾳ.

Οἱ κ.κ. Khelladi M., Σύμβουλος παρὰ τῇ Πρεσβείᾳ τῆς Ἀλγερίας ἐν Ἑλβετίᾳ, Zahi A., Ὑποδιευθυντὴς τῶν Σιδ/μων ἐν τῷ Ὑπουργείῳ τῶν Μεταφορῶν, Keddad A., Ἐπιθεωρητὴς Προϊστάμενος τοῦ Ἐλεγκτηρίου τῆς SNCFA, Lallem M. Προϊστάμενος τῆς Ὑπηρεσίας Δικαστικοῦ τῆς SNCFA.

ΑΥΣΤΡΙΑ:

Οἱ κ.κ. Stanfel R., Γενικὸς Διευθυντὴς παρὰ τῷ Ὁμοσπονδιακῷ Ὑπουργείῳ Μεταφορῶν καὶ κρατικοποιημένων Ἐπιχειρήσεων, Peschorn O., Ἀνώτατος Σύμβουλος τῶν Αὐστριακῶν Ὁμοσπονδιακῶν Σιδ/μων παρὰ τῷ Ὁμοσπονδιακῷ Ὑπουργείῳ Μεταφορῶν καὶ κρατικοποιημένων Ἐπιχειρήσεων, Zach K., Κεντρικὸς Ἐπιθεωρητὴς παρὰ τῇ Γενικῇ Δ/νσει τῶν Αὐστριακῶν Σιδ/μων, Scheich M., Πρῶτος Γραμματεὺς παρὰ τῇ Αὐστριακῇ Πρεσβείᾳ ἐν Βέρνῃ.

ΒΕΛΓΙΟΝ:

Ἡ A.E. ὁ κ. Louis Colot, ἔκτακτος Πρεσβευτὴς καὶ Πληρεξούσιος τοῦ Βελγίου ἐν Ἑλβετίᾳ.

Οἱ κ.κ. Lambotte E., Διευθυντὴς παρὰ τῇ Διοικήσει τῶν Μεταφορῶν τοῦ Ὑπουργείου Συγκοινωνιῶν καὶ τῶν Ταχυδρομείων, Τηλεγράφων καὶ Τηλεφώνων, De Roover P., ἐ.χ. Ἀνωτέρου Ἐπιθεωρητοῦ παρὰ τῇ Διοικήσει Μεταφορῶν τοῦ Ὑπουργείου Συγκοινωνιῶν καὶ τῶν Ταχυδρομείων, Τηλεγράφων καὶ Τηλεφώνων, Verner J., Σύμβουλος παρὰ τῇ

ἐν Βέρνῃ Βελγικῇ Πρεσβείᾳ, Malfaison F., Ἀνώτερος Ἐπιθεωρητὴς παρὰ τῇ SNCB.

ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ :

Ἡ Α.Ε. ὁ κ. Lubomir Anguelov, ἔκτακτος Πρεσβευτὴς καὶ Πληρεξούσιος τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Βουλγαρίας ἐν Ἑλβετίᾳ.

Οἱ κ.κ. Gantchev G. Z., Σύμβουλος παρὰ τῷ Ὑπουργικῷ Συμβουλίῳ ἐν Βουλγαρίᾳ, Koltchev St. G., Ἀνώτερος ἐμπειρογνώμων παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Μεταφορῶν, Nikoloff K., Ἐπιθεωρητὴς παρὰ τῇ Γενικῇ Διευθύνσει τῶν Βουλγαρικῶν Σιδ/μων.

ΔΑΝΙΑ :

Οἱ κ.κ. Jenstrup S.A. Διευθυντὴς Οἰκονομικῶν Ὑποθέσεων παρὰ τῇ Γενικῇ Δ/νσει τῶν Σιδ/μων τοῦ Δανικοῦ Κράτους, Soltoft H.J., Τμηματάρχης παρὰ τῇ Γενικῇ Δ/νσει τῶν Σιδ/μων τοῦ Δανικοῦ Κράτους.

ΙΣΠΑΝΙΑ :

Ἡ Α.Ε. ὁ κ. José Felipe de Alcover y Sureda, ἔκτακτος Πρεσβευτὴς καὶ Πληρεξούσιος τῆς Ἱσπανίας ἐν Ἑλβετίᾳ.

Οἱ κ.κ. Angel Labayen, Compte de la Quinta de la Enjarada, Ὑπουργικὸς Σύμβουλος παρὰ τῇ Ἱσπανικῇ Πρεσβείᾳ ἐν Βέρνῃ, Lowy Szabo J., Προϊστάμενος τοῦ Γραφείου τῶν Διεθνῶν Σχέσεων παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Δημοσίων Ἔργων, Imedio Diaz A., Προϊστάμενος ἐπὶ τῶν Διεθνῶν Σχέσεων παρὰ τῇ Γενικῇ Γραμματείᾳ τῆς RENFE.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ :

Οἱ κ.κ. Krogius H., Πρῶτος Γραμματεὺς παρὰ τῇ ἐν Βέρνῃ Φινλανδικῇ Πρεσβείᾳ Narvala N. G., Τμηματάρχης παρὰ τῇ Γενικῇ Δ/σει τῶν Σιδ/μων τοῦ Φινλανδικοῦ Κράτους.

ΓΑΛΛΙΑ :

Οἱ κ.κ. Gabarra J., Σύμβουλος ἐπὶ τῶν Ἐξωτερικῶν Ὑποθέσεων παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ἐξωτερικῶν, Julien P., Πολιτικὸς Δ/τὴς παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Μεταφορῶν, Harrburger M., Ἀνώτερος Διοικητικὸς Ἀκόλουθος, Προϊστάμενος Τμήματος παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Μεταφορῶν, Lemontey J., Δικαστικός, Προϊστάμενος τοῦ Γραφείου Εὐρωπαϊκοῦ καὶ Διεθνοῦς Δικαίου παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Δικαιοσύνης, Mirski C., Ἀνώτερος Ἐπιθεωρητὴς ἐκτὸς σειρᾶς, Προϊστάμενος Τμήματος παρὰ τῇ Δ/νσει τῶν Νομικῶν Μελετῶν καὶ τοῦ Δικαστικοῦ τῆς S.N.C.F., Collas A., Προϊστάμενος Διοικητικῶν Μελετῶν παρὰ τῇ Ἐμπορικῇ Δ/νσει τῆς S.N.C.F.

ΕΛΛΑΣ :

Ἡ Α.Ε. ὁ κ. Ἰωάννης Γεωργίου, ἔκτακτος Πρεσβευτὴς καὶ Πληρεξούσιος τῆς Ἑλλάδος ἐν Ἑλβετίᾳ, ὁ κ. Μπακαρίνος Ε., Ἐμπορικὸς Σύμβουλος παρὰ τῇ ἐν Βέρνῃ Ἑλληνικῇ Πρεσβείᾳ.

ΟΥΓΓΑΡΙΑ :

Οἱ κ.κ. Kuzsel D., Προϊστάμενος τοῦ Τμήματος τῶν Διεθνῶν Σχέσεων παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνιῶν καὶ Ταχυδρομείων, Csurgay E., Προϊστάμενος Γραφείου παρὰ τῷ Τμήματι Διεθνῶν Σχέσεων τοῦ Ὑπουργείου Συγκοινωνιῶν καὶ Ταχυδρομείων, Nánássy B., Ἀνώτερος Δ/ντὴς παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνιῶν καὶ Ταχυδρομείων, Gresnáryk P., Γραμματεὺς Πρεσβείας παρὰ τῷ Δικαστικῷ Τμήματι τοῦ Ὑπουργείου Ἐξωτερικῶν.

ΙΡΑΚ :

Οἱ κ.κ. Al Saadi A. J., Γενικὸς Δ/τὴς τῶν Σιδ/μων τῆς Ἰρακινῆς Δημοκρατίας, Haba M., Γενικὸς Ἐπιθεωρητὴς τῶν Σιδ/μων τῆς Ἰρακινῆς Δημοκρατίας, Nida A. K. Βοηθὸς Γενικοῦ Δ/ντοῦ τῶν Σιδ/μων τῆς Ἰρακινῆς Δημοκρατίας, Safwat W., Ἐπόπτης τῶν Διεθνῶν Μεταφορῶν τῶν Σιδ/μων τῆς Ἰρακινῆς Δημοκρατίας, Said H., Πρόεδρος τοῦ Συνδικάτου τῶν σιδ/κῶν ὑπαλλήλων καὶ ἐργατῶν.

ΙΡΑΝ :

Ὁ κ. Vafai M., Τρίτος Γραμματεὺς τῆς ἐν Βέρνῃ Πρεσβείας τοῦ Ἰράν.

ΙΡΛΑΝΔΙΑ :

Οἱ κ.κ. J. O'Callaghan, Κύριος Βοηθὸς τοῦ Τμήματος Μεταφορῶν καὶ Ἐνεργείας, P. Murphy, Γραμματεὺς τῆς ἐν Βέρνῃ Ἰρλανδικῆς Πρεσβείας, T.A. O'Connor, Διεθνὴς Ἐκτελεστικὸς τῶν Ἰρλανδικῶν Σιδ/μων.

ΙΤΑΛΙΑ :

Οἱ κ.κ. Molinengo F., Κεντρικὸς Δ/τὴς τῆς Ἐμπορικῆς καὶ ἐπὶ τῶν Μεταφορῶν Ὑπηρεσίας τῶν Σιδ/μων τοῦ Ἰταλικοῦ Κράτους, Sirignano A., Γενικὸς Ἐπιθεωρητὴς τῆς Γενικῆς Ἐπιθεωρήσεως MCTC παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Μεταφορῶν καὶ Πολιτικῆς Ἀεροπορίας, Martini R., Ἀνώτερος Ἐπιθεωρητὴς παρὰ τῇ Ἐμπορικῇ καὶ ἐπὶ τῶν Μεταφορῶν Ὑπηρεσίᾳ τῶν Σιδ/μων τοῦ Ἰταλικοῦ Κράτους.

ΛΙΧΤΕΝΣΤΑΪΝ :

Ὁ κ. Beck B., Δ/ντὴς τοῦ Γραφείου Βιομηχανίας καὶ Ἐπαγγελματικῆς Ἀπασχολήσεως τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Πριγκηπάτου.

ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟΝ :

Ὁ κ. Eichhorn P., Κυβερνητικὸς Ἐπίτροπος παρὰ τῇ Ἐθνικῇ Ἑταιρείᾳ τῶν Σιδ/μων τοῦ Λουξεμβούργου.

ΜΑΡΟΚΟΝ :

Ἡ Α.Ε. ὁ κ. Nacer el Fassi, ἔκτακτος Πρεσβευτὴς καὶ Πληρεξούσιος τοῦ Μαρόκου ἐν Ἑλβετίᾳ. Οἱ κ.κ. Temri M., Μηχανικός, Προϊστάμενος Ἐκμεταλλεύσεως τοῦ Ἐθνικοῦ Γραφείου τῶν Μαροκινῶν Σιδ/μων, Bouab A., Πρῶτος Γραμματεὺς τῆς ἐν Βέρνῃ Πρεσβείας τοῦ Μαρόκου.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ :

Ἡ Α.Ε. ὁ N. A. Jörgensen, ἔκτακτος Πρεσβευτὴς καὶ Πληρεξούσιος τῆς Νορβηγίας ἐν Ἑλβετίᾳ. Ὁ κ. Heier O., Διευθυντὴς-Βοηθὸς τῆς Γενικῆς Διευθύνσεως τῶν Σιδ/μων τοῦ Νορβηγικοῦ Κράτους.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ :

Jonkheer Eduard Beelaerts van Blokland, Σύμβουλος παρὰ τῇ ἐν Βέρνῃ Πρεσβείᾳ τῆς Ὁλλανδίας. Οἱ κ.κ. Glazenburg S., Προϊστάμενος τοῦ Τμήματος τῶν διεθνῶν σιδ/κῶν μεταφορῶν παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Μεταφορῶν καὶ Ὑδατίνων ὁδῶν, Van Es M., Βοηθὸς τοῦ Προϊσταμένου τοῦ Τμήματος τῶν διεθνῶν σιδ/κῶν μεταφορῶν παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Μεταφορῶν καὶ Ὑδατίνων ὁδῶν, Parent A., Ἀρχιεπιθεωρητὴς παρὰ τῇ Ἐμπορικῇ Ὑπηρεσίᾳ τῆς Α.Ε. τῶν Ὁλλανδικῶν Σιδ/μων, Van der Bruggen E. Νομικὸς Σύμβουλος ἐν τῇ Δικαστικῇ Ὑπηρεσίᾳ τῆς Α.Ε. τῶν Ὁλλανδικῶν Σιδ/μων, Hoebé J.F.W., Γραμματεὺς τῆς Ὀργανώσεως τῆς πελατείας τῶν μεταφορῶν (Evo).

ΠΟΛΩΝΙΑ :

Οἱ κ.κ. Zölcinski Z., Διευθυντὴς παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνιῶν, Wilczynski F., Δ/τὴς-Βοηθὸς παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνιῶν, Warwzyniewiez T., Δεύτερος Γραμματεὺς τῆς ἐν Βέρνῃ Πολωνικῆς Πρεσβείας.

ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ :

Ἡ Α.Ε. ὁ κ. Abilio Andrade Pinto de Lemos, ἔκτακτος Πρεσβευτὴς καὶ Πληρεξούσιος τῆς Πορτογαλίας ἐν Ἑλβετίᾳ. Οἱ κ.κ. Sequeira Braga M., Διοικητὴς τῆς Ἑταιρείας τῶν Πορτογαλικῶν Σιδ/μων, Cardoso de Lacerda Leito A., Δ/ντὴς Ὑπηρεσιῶν παρὰ τῇ Γενικῇ Δ/νσει τῶν Χερσαίων Μεταφορῶν τοῦ Ὑπουργείου Συγκοινωνιῶν, Sequeira Campos de Almeida M. A., Προϊστάμενος ὁμάδος παρὰ τῷ Γραφείῳ Μελετῶν καὶ Προγραμματισμοῦ τῶν Χερσαίων Μεταφορῶν τοῦ Ὑπουργείου Συγκοινωνιῶν, Torroais Valente R. A., Προϊστάμενος Ὑπηρεσίας παρὰ τῇ Ἑταιρείᾳ τῶν Πορτογαλικῶν Σιδ/μων.

ΡΟΥΜΑΝΙΑ :

Οἱ κ.κ. Popa D. A., Γενικὸς Δ/ντὴς παρὰ τῇ Γενικῇ Δ/νσει, Ἐμπορικῇ καὶ Κινήσεως, τοῦ Ὑπουργείου Μεταφορῶν, Constantinescu T., Ἀνώτερος Οἰκονομικὸς ἐμπειρογνώμων παρὰ τῇ Δ/νσει τῶν Διεθνῶν Σχέσεων τοῦ Ὑπουργείου Μεταφορῶν, Tudor D., Δεύτερος Γραμματεὺς τῆς ἐν Βέρνῃ Ρουμανικῆς Πρεσβείας.

ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ :

Οἱ κ.κ. G.G.D. Hill, Βοηθὸς Γραμματεύς, Προϊστάμενος τοῦ Τμήματος Διεθνῶν Μεταφορῶν τοῦ Ὑπουργείου Μεταφορῶν, G.V. Britten, Σύμβουλος τῆς ἐν Βέρνῃ Βρεταννικῆς Πρεσβείας, D.O. Smithers, Ἀνώτερος Νομικὸς Βοηθὸς παρὰ τῇ Δ/νσει Ὑπουργείου Οἰκονομικῶν. F. W. Hammond Δ/τὴς Ἀναπτύξεως Ἐμπορευματικῶν Μεταφορῶν τῶν Βρεταννικῶν Σιδ/μων, M. G. Baker, Βοηθὸς Νομικοῦ Συμβούλου τῶν Βρεταννικῶν Σιδ/μων.

ΣΟΥΗΔΙΑ :

Οἱ κ.κ. Torgils G., Βοηθὸς Ἐφέτης, Νομικὸς Ἐμπειρογνώμων παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνιῶν, Ennerfors R., Προϊστάμενος Ὑπηρεσίας παρὰ τῇ Κεντρικῇ Διοικήσει τῶν Σιδ/μων τοῦ Σουηδικοῦ Κράτους.

ΕΛΒΕΤΙΑ :

Οἱ κ.κ. Schaller A., Ἐθνικὸς Σύμβουλος, Πρόεδρος τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου. Thalmann E., Πρεσβευτής, Προϊστάμενος τοῦ Τμήματος τῶν Διεθνῶν Ὀργανώσεων τοῦ Ὁμοσπονδιακοῦ Πολιτικοῦ Τομέως, Martin A, Δ/ντὴς τοῦ Ὁμοσπονδιακοῦ Γραφείου Μεταφορῶν Vaney F. G., Προϊστάμενος τῆς Ὑπηρεσίας Τιμολογίων καὶ Μεταφορῶν παρὰ τῷ Ὁμοσπονδιακῷ Γραφείῳ Μεταφορῶν, Amberg H.P., Προϊστάμενος τοῦ Δικαστικοῦ Τμήματος τῆς Γενικῆς Δ/νσεως τῶν Ἑλβετικῶν Ὁμοσπονδιακῶν Σιδ/μων, Herold H., Γραμματεὺς τῆς Ἑλβετικῆς Ἑνώσεως Ἐμπορίου καὶ Βιομηχανίας, Coigny H., Γραμματεὺς τῆς Ἑλβετικῆς Ἑνώσεως Ἐμπορίου καὶ Βιομηχανίας, Coigny A., Διπλωματικὸς συνεργάτης τοῦ Τμήματος τῶν Διεθνῶν Ὀργανώσεων τοῦ Ὁμοσπονδιακοῦ Πολιτικοῦ Τομέως, Ruedin P., Προξενικὸς Συνεργάτης εἰς τὸν Ὁμοσπονδιακὸν Πολιτικὸν Τομέα.

ΣΥΡΙΑ :

Οἱ κ.κ. Al Hassan A., Γενικὸς Ὑποδιευθυντὴς τῶν Συριακῶν Σιδ/μων, Anjak F., Διοικητικὸς Δ/ντὴς τῶν Συριακῶν Σιδ/μων., ἡ Δ/νὶς Nasser S., Τρίτη Γραμματεὺς εἰς τὴν Μόνιμον Ἐπιτροπὴν τῆς Ἀραβικῆς Συριακῆς Δημοκρατίας παρὰ τῷ Εὐρωπαϊκῷ Γραφείῳ τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν ἐν Γενεύῃ.

ΤΣΕΧΟΣΛΟΒΑΚΙΑ :

Οἱ κ.κ. Zach V., Δ/ντὴς τοῦ Τμήματος Συμβάσεων καὶ Διεθνῶν Ὀργανώσεων παρὰ τῇ Ὁμοσπονδιακῇ Ἐπιτροπῇ Μεταφορῶν τῆς Τσεχοσλοβακικῆς Σοσιαλιστικῆς Δημοκρατίας, Chroust J., Σύμβουλος παρὰ τῇ Κεντρικῇ Δ/σει τῶν Τσεχοσλοβακικῶν κρατικῶν Σιδ/μων, Jachek O., Πρῶτος Γραμματεὺς τῆς Μονίμου Ἐπιτροπῆς τῆς Τσεχοσλοβακίας παρὰ τῷ Γραφείῳ τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν ἐν Γενεύῃ., Krisko A., Σύμβουλος παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Μεταφορῶν τῆς Σοσιαλιστικῆς Δημοκρατίας τῆς Σλοβακίας.

ΤΥΝΗΣΙΑ :

Ὁ κ. Ameur T., Δεύτερος Γραμματεὺς τῆς ἐν Βέρνῃ Πρεσβείας τῆς Τυνησίας.

ΤΟΥΡΚΙΑ :

Οἱ κ.κ. Demirer K., Σύμβουλος παρὰ τῇ ἐν Βέρνῃ Τουρκικῇ Πρεσβείᾳ, Germeyanligil H., Βοηθὸς Γενικοῦ Διευθυντοῦ τῶν Σιδ/μων τοῦ Τουρκικοῦ Κράτους.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ :

Ἡ Α.Ε. ὁ κ. Ljubo Ilic, ἔκτακτος Πρεσβευτὴς καὶ Πληρεξούσιος τῆς Γιουγκοσλαβίας ἐν Ἑλβετίᾳ.

Ὁ κ. Milisavljevic R., Σύμβουλος παρὰ τῇ Κοινότητι τῶν Γιουγκοσλαβικῶν Σιδ/μων, ἡ κ. Pokorni M., Σύμβουλος παρὰ τῇ Ὁμοσπονδιακῇ Γραμματείᾳ διὰ τὴν Ἐθνικὴν Οἰκονομίαν.

II.

Ἀντιπρόσωποι προσκληθέντων ἐν τῇ Διασκέψει Κρατῶν.

ΛΙΒΑΝΟΣ :

Ἡ Α.Ε. ὁ κ. Michel Farah, ἔκτακτος Πρεσβευτὴς καὶ Πληρεξούσιος τοῦ Λιβάνου ἐν Ἑλβετίᾳ.

ΕΝΩΣΙΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΩΝ ΣΟΣΙΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΩΝ :

Ὁ κ. Kostikov A.S., Δεύτερος Γραμματεὺς παρὰ τῇ ἐν Βέρνῃ Πρεσβείᾳ τῆς ΕΣΣΔ.

III.

Ἀντιπρόσωποι Κρατῶν ἢ ἐδαφικῶν τμημάτων Κρατῶν*):

ΓΕΡΜΑΝΙΑ :

Γερμανικοὶ Ὁμοσπόνδιακοὶ Σιδ/μοι (Δυτικοί).

Οἱ κ.κ. Vaerst W., Ὑπουργικὸς Διευθυντής, Tiebert G., Ὑπουργικὸς Διευθυντής, Herber R., Ὑπουργικὸς Διευθυντής, von Schubert C., Πρῶτος Γραμματεὺς Πρεσβείας.

Γερμανικοὶ Κρατικοὶ Σιδ/μοι (Ἀνατολικοί).

Οἱ κ.κ. Winkler V., Ἀναπληρωτὴς τοῦ Ὑπουργοῦ Μεταφορῶν, Zachmann S., Ὑπουργός, Μόνιμος Παρατηρητὴς παρὰ τῇ Εὐρωπαϊκῇ Οἰκονομικῇ Ἐπιτροπῇ τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν, Gerber H., Ἀνώτερος Προϊστάμενος Τμήματος παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Μεταφορῶν, Kolloch V., Ἀναπληρωτὴς τοῦ Προϊσταμένου τοῦ Γραφείου Τιμολογίων τοῦ Ὑπουργείου Μεταφορῶν.

IV.

Παρατηρηταί

α) Διεθνεῖς Κυβερνητικοὶ Ὀργανισμοί :

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ (CEE) :

Ὁ κ. Francillard J., μέλος τοῦ Τμήματος Μεταφορῶν.

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΩΝ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (CEMT) :

Ὁ κ. Corbin E., Γενικὸς Γραμματεύς.

ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΑ ΤΗΝ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΝ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ (OSJD) :

Ὁ κ. Marin T., Μηχανικός, Σύμβουλος.

β) Διεθνεῖς μὴ Κυβερνητικοὶ Ὀργανισμοί :

ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ (UIC) :

Ὁ κ. Rupp H., Προϊστάμενος τῶν ἐμπορικῶν Μελετῶν διὰ τὰ ἐμπορεύματα.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΔΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (CIT) :

Οἱ κ.κ. Eifler F. K., Ὑπουργικὸς Σύμβουλος παρὰ τῇ Γενικῇ Διευθύνσει τῶν Γερμανικῶν Ὁμοσπονδιακῶν Σιδ/μων, Bertherin E., Τμηματάρχης παρὰ τῇ Δικαστικῇ Ὑπηρεσίᾳ τῆς Γενικῆς Δ/νσεως τῶν Ἑλβετικῶν Ὁμοσπονδιακῶν Σιδ/μων.

ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ :

Ὁ κ. Lemitre A., Δ/ντὴς τῶν Ὑπηρεσιῶν Μεταφορᾶς, Συνδικαλιστικὸν Ἐπιμελητήριον τᾶς Γαλλικῆς Σιδηρουργίας.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΙΣ ΤΩΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΩΝ ΙΔΙΩΤΙΚΑΣ ΠΑΡΑΚΑΜΠΤΗΡΙΟΥΣ ΓΡΑΜΜΑΣ (AIEP) :

Οἱ κ.κ. Genrich F., Κυβερνητικὸς Σύμβουλος, Πρόεδρος τῆς Ἑνώσεως AIEP, Kesselring W., Τέως Πρόεδρος τῆς Ἑνώσεως AIEP.

* Βλ. Πρόσθετον Πρωτόκολλον τῆς 25. Φεβρουαρίου 1971.

V

Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν διεθνῶν διὰ σιδηροδρόμων μεταφορῶν :

Ὁ κ. Haenni J., Διευθυντής.

Γραμματεία τῆς Διασκέψεως :

Οἱ κ.κ. Wildhaber A., Σύμβουλος τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, Wick J., Σύμβουλος τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, Matyássy Z., Σύμβουλος τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, Yéretzian K., Βοηθὸς Συμβούλου τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, Ingold M., Βοηθὸς Συμβούλου τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, ἡ Κα Desmeules-Pyrathon Y., Δευτέρα Γραμματεὺς τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, ἡ δ/νὶς Güpfert A., Τρίτη Γραμματεὺς τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου, ὁ κ. Widon A., Πρῶτος Γραμματεὺς καὶ Προϊστάμενος τῆς καγκελλαρίας τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

Οἱ Ἀντιπρόσωποι ἐξέλεξαν ὡς :

— Πρόεδρον τὸν κ. M. A. Schaller, πρῶτον ἀντιπρόσωπον τῆς Ἑλβετίας,

— Ἀντιπροέδρους :

τὴν Α.Ε. τὸν κ. Louis Colot, πρῶτον ἀντιπρόσωπον τοῦ Βελγίου,

τοὺς κ.κ. J. Gabarra, πρῶτον ἀντιπρόσωπον τῆς Γαλλίας, Z. Zólcinski, πρῶτον ἀντιπρόσωπον τῆς Πολωνίας, A. Al Hassan, πρῶτον ἀντιπρόσωπον τῆς Συρίας.

Ἡ Διάσκεψις ὥρισεν ἓξ Ἐπιτροπὰς, ὧν τὰ προεδρεῖα συνεκροτήθησαν ὡς ἑξῆς :

Ἐπιτροπὴ Ι., Ἔλεγχος τῶν ἐγγράφων πληρεξουσιότητος : Πρόεδρος : Jonkeer E. van Blokland (Ὁλλανδία). Ἀντιπρόεδροι : κ. Stanfel (Αὐστρία) καὶ κ. Popa (Ρουμανία).

Ἐπιτροπὴ ΙΙ., Θέματα τῆς Συμβάσεως CIM : Πρόεδρος : κ. Zólcinski (Πολωνία). Ἀντιπρόεδροι : κ. Krogius (Φινλανδία) καὶ κ. Temri (Μαρόκον).

Ἐπιτροπὴ ΙΙΙ., Θέματα τῆς Συμβάσεως CIV : Πρόεδρος : κ. Hill (Ἡνωμένον Βασίλειον). Ἀντιπρόεδροι : κ. Zenstrup (Δανία) καὶ κ. Ameur (Τυνησία).

Ἐπιτροπὴ IV., Κοινὰ Θέματα τῶν Συμβάσεων CIV — CIM : Πρόεδρος : κ. Julien (Γαλλία), Ἀντιπρόεδροι : Α.Ε. κ. Γεωργίου (Ἑλλὰς) καὶ κ. Milisavljevie (Γιουγκοσλαβία).

Ἐπιτροπὴ V., Γενικαὶ Ὑποθέσεις : Πρόεδρος : κ. Martin (Ἑλβετία). Ἀντιπρόεδροι : κ. Ganchev (Βουλγαρία)., κ. Lowy Szabo (Ἱσπανία).

Ἐπιτροπὴ VI., Συντακτικὴ διατύπωσις [1]) : Πρόεδρος : κ. Julien (Γαλλία), Ἀντιπρόεδρος : κ. Eichhorn (Λουξεμβοῦργον).

Ἡ Διάσκεψις ἔθεσεν ὡς βάσιν τῶν συζητήσεών της :

α) τὴν ἐγκριθεῖσαν παρ' αὐτῆς ἡμερησίαν διάταξιν,

β) τὸ ἐκ τῶν συζητήσεων τῶν Ἐπιτροπῶν προκαταρκτικῆς ἀναθεωρήσεως προελθὸν προσχέδιον τῆς «Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ τῆς διὰ σιδ/μων μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων (CIM)»,

γ) τὸ ἐκ τῶν συζητήσεων τῶν Ἐπιτροπῶν προκαταρκτικῆς ἀναθεωρήσεως προελθὸν προσχέδιον τῆς «Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ τῆς διὰ σιδ/μων μεταφορᾶς ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν (CIV)»,

δ) τὴν ἔκθεσιν τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου ἐπὶ τῶν προκαταρκτικῶν ἐργασιῶν ἐν ὄψει τῆς 7ης ἀναθεωρητικῆς Διασκέψεως τῶν Διεθνῶν Συμβάσεων τῆς 25. Φεβρουαρίου 1961 σχετικῶς μὲ τὴν διὰ σιδ/μων μεταφορὰν ἐμπορευμάτων (CIM) καὶ ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν (CIV),

ε) τὸ σχέδιον Προσθέτου Πρωτοκόλλου εἰς τὰς ὑπὸ στοιχ. β) καὶ γ) ἀνωτέρω μνημονευομένας Διεθνεῖς Συμβάσεις,

στ) τὴν ἔκθεσιν τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς περὶ τῶν εἰσφορῶν τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν καὶ τὸ σχέδιον «Πρωτόκολλον περὶ τῶν εἰσφορῶν εἰς τὰς δαπάνας τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου τῶν Κρατῶν ἅτινα συμμετέχουν εἰς τὰς Διεθνεῖς Συμβάσεις τῆς 25. Φεβρουαρίου 1961 περὶ τῆς διὰ σιδ/μων μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων (CIM) καὶ ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν (CIV)»,

ζ) τὴν ἔκθεσιν ἐπὶ τῆς δράσεως τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς πρὸς τὴν 7ην Ἀναθεωρητικὴν Διάσκεψιν τῶν Συμβάσεων CIM καὶ CIV τῆς 25, Φεβρουαρίου 1961 (ἄρθρ. 1, παρ. 3, στοιχ. δ) τῶν Παραρτημάτων ΙΙ (CIV) καὶ V (CIM),

η) τὴν «Πρότασιν πρὸς καθορισμὸν τῆς συνθέσεως τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου διὰ τὴν περίοδον ἀπὸ 1. Μαρτίου 1971 μέχρι 29. Φεβρουαρίου 1976».

Λαβόντες ὑπ' ὄψιν τὰς κατὰ τὴν Διάσκεψιν συζητήσεις, ὡς αὗται ἐκτίθενται ἐν τοῖς Πρακτικοῖς τῶν Ι, ΙΙ, ΙΙΙ, IV καὶ V Ἐπιτροπῶν, ὡς καὶ τὰς κατὰ τὰς ἐν ὁλομελείᾳ συνόδους τοιαύτας, οἱ Ἀντιπρόσωποι συνεφώνησαν ὅπως ὑποβάλουν πρὸς ὑπογραφὴν εἰς τοὺς οἰκείους Πληρεξουσίους τῶν Κρατῶν τὰ κάτωθι μνημονευόμενα προσχέδια :

Διεθνὴς Σύμβασις περὶ τῆς διὰ σιδηροδρόμων μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων (CIM) μετὰ ἑπτὰ Παραρτημάτων,

Διεθνὴς Σύμβασις περὶ τῆς διὰ σιδηροδρόμων μεταφορᾶς ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν (CIV) μετὰ τριῶν Παραρτημάτων,

Πρόσθετον Πρωτόκολλον εἰς τὰς ἀνωτέρω Συμβάσεις,

Πρωτόκολλον περὶ τῶν εἰς τὰς δαπάνας τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου εἰσφορῶν τῶν συμμετεχόντων Κρατῶν εἰς τὰς Διεθνεῖς Συμβάσεις τῆς 25. Φεβρουαρίου 1961 περὶ τῆς διὰ σιδηροδρόμων μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων (CIM) καὶ ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν (CIV).

Ἡ Διάσκεψις ἐνέκρινε τὴν ὑποβληθεῖσαν αὐτῇ ὑπὸ τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου ἔκθεσιν ἐπὶ τῆς δράσεως αὐτῆς κατὰ τὴν περίοδον λειτουργίας της 1961—1969 καὶ ὥρισε τὰ κάτωθι μνημονευόμενα Κράτη διὰ τὴν συγκρότησιν τῆς Ἐπιτροπῆς διὰ τὴν ἀρχομένην τὴν 1. Μαρτίου 1971 πενταετῆ περίοδον:

Προεδρία : Ἑλβετία (μόνιμος ἐντολή.

Κράτη, τῶν ὁποίων ἡ ἐντολὴ ὑπόκειται εἰς ἀνανέωσιν : Ρουμανία, Ἡνωμένον Βασίλειον, Τουρκία,

Νέα Κράτη : Βέλγιον, Βουλγαρία, Γαλλία, Πορτογαλία, Σουηδία, Τυνησία, Γιουγκοσλαβία.

Οἱ Ἀντιπρόσωποι διεπίστωσαν, ἐξ ἄλλου, ὅτι ἡ Διάσκεψις εἶχε δώσει πρὸς τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν διεθνῶν μεταφορῶν τὰς κάτωθι ἐντολάς :

— νὰ μελετήσῃ τὴν δυνατότητα συνενώσεως τῶν κειμένων τῆς κυρίας Συμβάσεως CIV καὶ τῆς προσθέτου εἰς ταύτην Συμβάσεως πρὸς τὸν σκοπὸν δημιουργίας μιᾶς ἑνιαίας καὶ πλήρους ρυθμίσεως ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς διὰ σιδηροδρόμων μεταφορᾶς ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν, ἀναλόγου πρὸς τὴν ἀντίστοιχον ρύθμισιν διὰ τὰ ἄλλα μεταφορικὰ μέσα,

— νὰ συνεχίσῃ τὰς ἀναληφθείσας ἐργασίας πρὸς ἁπλούστευσιν τῶν διατάξεων τῶν Συμβάσεων CIM καὶ CIV ὑπὸ τροποποίησιν τῆς δομῆς, καί, εἰδικώτερον, τῆς συστηματικῆς κατατάξεως τῆς ὕλης τῶν Συμβάσεων τούτων.

Ἡ Διάσκεψις ἔλαβε γνῶσιν δηλώσεως τοῦ ἀντιπροσώπου τοῦ Μαρόκου, κατὰ τὴν ὁποίαν ἡ χώρα αὕτη ἐπιθυμεῖ ὅπως τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον ἐπιβλέψῃ διὰ τὴν πραγμάτωσιν ἐντὸς τῶν βραχυτέρων δυνατῶν προθεσμιῶν τῶν διὰ θαλάσσης συνδέσεων τοῦ Μαρόκου μετὰ τῆς Ἱσπανίας, τῆς Ἀλγερίας μετὰ τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Τυνησίας μετὰ τῆς Ἰταλίας.

[1]) Αἱ συντακτικαὶ Ἐπιτροπαὶ διὰ τὰς ἐπισήμους μεταφράσεις εἰς γερμανικήν, ἀγγλικήν, ἰταλικὴν καὶ ἀραβικὴν γλῶσσας τῶν ἐγγράφων τῆς Διασκέψεως θὰ συγκληθῶσι, μετὰ τὴν Διάσκεψιν, ὑπὸ τοῦ Κεντρικοῦ Γραφείου.

Τέλος, ἡ Διάσκεψις συνεφώνησε ὅπως ἀναβάλῃ τὴν λῆψιν ἀποφάσεως ἐπὶ τοῦ θέματος ὅπερ ἀποτελεῖ τὸ ἀντικείμενον τοῦ κεφαλαίου Ι τοῦ Προσθέτου **Πρ**ωτοκόλλου τῆς 25 Φεβρουαρίου 1961 καὶ αἰτεῖται ἀπὸ τὴν Ἑλβετικὴν Κυβέρνησιν ὅπως ἐνεργήσῃ αὕτη τὰ δέοντα διὰ τὴν ἐν καιρῷ λῆψιν ἀποφάσεως ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου ὑπὸ τῶν συμβεβλημένων Κρατῶν ἐν ἀνταποκρίσει πρὸς τὰς κατὰ τὴν Διάσκεψιν σχετικὰς συζητήσεις.

Εἰς πίστωσιν τῶν ἀνωτέρω ὑπεγράφη ἡ παροῦσα τελικὴ πρᾶξις.

Ἐγένετο ἐν Βέρνῃ τὴν ἑβδόμην Φεβρουαρίου τοῦ χιλιοστοῦ ἐννεακοσιοστοῦ ἑβδομηκοστοῦ ἔτους εἰς ἓν μόνον ἀντίτυπον ὅπερ θὰ παραμείνῃ κατατεθειμένον ἐν τοῖς ἀρχείοις τῆς Ἑλβετικῆς Ὁμοσπονδίας, αὐθεντικὸν δὲ ἀντίγραφον τοῦ ὁποίου θὰ δοθῇ εἰς ἕκαστον τῶν ἐν τῇ Διασκέψει ἐκπροσωπουμένων Κυβερνήσεων.

(Ἕπονται αἱ ὑπογραφαὶ)

Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΕΙ ΟΤΙ:

Ἡ ἐτησία συνδρομὴ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως, ἡ τιμὴ τῶν τμηματικῶς πωλουμένων φύλλων αὐτῆς καὶ τὰ τέλη δημοσιεύσεως ἐν τῇ Ἐφημερίδι τῆς Κυβερνήσεως, καθωρίσθησαν ὡς κάτωθι:

Α.' ΕΤΗΣΙΑΙ ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ

1. Διὰ τὸ Τεῦχος	Α'	Δραχ.	400
2. » » »	Β'	»	350
3. » » »	Γ'	»	300
4. » » »	Δ'	»	500
5. » » »	Πράξεις Νομικῶν Προσώπων Δ.Δ. κ.λ.π.	»	300
6. » »	Παράρτημα	»	200
7. » »	Δελτίον Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν κ.λ.π...	»	750
8. » »	Δελτίον Ἐμπορικῆς καὶ Βιομηχανικῆς Ἰδιοκτησίας	»	200
9. Δι' ἅπαντα τὰ τεύχη, τὸ Παράρτημα καὶ τὰ Δελτία.....		»	2.500

Οἱ Δῆμοι καὶ αἱ Κοινότητες τοῦ Κράτους καταβάλλουσι τὸ ἥμισυ τῶν ἀνωτέρω συνδρομῶν.

Ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Ἀλληλοβοηθείας Προσωπικοῦ τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου (ΤΑΠΕΤ) ἀναλογοῦν τὰ ἑξῆς ποσά:

1. Διὰ τὸ Τεῦχος	Α'	Δραχ.	20.—
2. » » »	Β'	»	17,50
3. » » »	Γ'	»	15.—
4. » » »	Δ'	»	25.—
5. » » »	Πράξεις Νομικῶν Προσώπων Δημ. Δικαίου κ.λ.π.	»	15.—
6. » »	Παφάρτημα	»	10.—
7. » »	Δελτίον Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν	»	37,50
8. » »	Δελτίον Ἐμπ. καὶ Βιομ. Ἰδιοκτησίας ..	»	10.—
9. » »	Δι' ἅπαντα τὰ τεύχη	»	125.—

Β.' ΤΙΜΗ ΦΥΛΛΩΝ

Ἕκαστον φύλλον, μέχρις 8 σελίδων, τιμᾶται δραχ. 2, ἀπὸ 9 ἕως 40 σελ. δραχ. 5, ἀπὸ 41 ἕως 80 σελ. δραχ. 10, ἀπὸ 81 σελ. καὶ ἄνω ἡ τιμὴ πωλήσεως ἑκάστου φύλλου προσαυξάνεται κατὰ δραχ. 10 ἀνὰ 80 σελίδας.

Γ'. ΤΕΛΗ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ

Ι. Εἰς τὸ Δελτίον Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν καὶ Ἑταιρειῶν Περιωρισμένης Εὐθύνης:

Α.' Δημοσιεύματα Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν

1.	Τῶν δικαστικῶν πράξεων	Δραχ.	200
2.	Τῶν καταστατικῶν Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν ...	»	5.000
3.	Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν τῶν Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν	»	1.000
4.	Τῶν ἀνακοινώσεων καὶ προσκλήσεων εἰς γενικὰς συνελεύσεις, τῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 32 τοῦ Ν. 3221/24 γνωστοποιήσεων, ὡς καὶ τῶν ἀνακοινώσεων τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 59 παρ. 3 τοῦ Ν.Δ. 400/70 περὶ Ἀλλοδαπῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν.	»	500
5.	Τῶν ἀνακοινώσεων τῶν ὑπὸ διάλυσιν Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν, κατὰ τὸ Β.Δ. 20/5/1939.	»	100
6.	Τῶν Ἰσολογισμῶν τῶν Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν.	»	2.000
7.	Τῶν συνοπτικῶν μηνιαίων καταστάσεων τῶν Τραπεζικῶν Ἑταιρειῶν	»	500
8.	Τῶν ἀποφάσεων περὶ ἐγκρίσεως τιμολογίων τῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν	»	300
9.	Τῶν ὑπουργικῶν ἀποφάσεων περὶ παροχῆς ἀδείας ἐπεκτάσεως τῶν ἐργασιῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν, ὡς καὶ τῶν ἐκθέσεων περιουσιακῶν στοιχείων	»	2.000
10.	Τῶν περὶ παροχῆς πληρεξουσιότητος πρὸς ἀντιπροσώπευσιν ἐν Ἑλλάδι ἀλλοδαπῶν Ἑταιρειῶν, ὡς καὶ τῶν ἀποφάσεων περὶ μεταβιβάσεως τοῦ χαρτοφυλακίου Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 59 παρ. 1 τοῦ Ν.Δ. 400/70	»	1000
11.	Τῶν ἀποφάσεων περὶ συγχωνεύσεως Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν	»	5.000
12.	Τῶν ἀποφάσεων τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Χρηματιστηρίου περὶ εἰσαγωγῆς χρεωγράφων εἰς τὸ Χρηματιστήριον πρὸς διαπραγμάτευσιν, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 παρ. 3 Α.Ν. 148/67	Δραχ.	500
13.	Τῶν ἀποφάσεων τῆς Ἐπιτροπῆς κεφαλαιαγορᾶς περὶ διαγραφῆς χρεωγράφων ἐκ τοῦ Χρηματιστηρίου, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 παρ. 4 Α.Ν. 148/67	»	500

Β.' Δημοσιεύματα Ἑταιρειῶν Περιωρισμένης Εὐθύνης

1.	Τῶν καταστατικῶν	Δραχ.	500
2.	Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν	»	200
3.	Τῶν ἀνακοινώσεων καὶ προσκλήσεων	»	100
4.	Τῶν Ἰσολογισμῶν	»	500
5.	Τῶν ἐκθέσεων ἐκτιμήσεως περιουσιακῶν στοιχείων	»	500

Γ' Δημοσιεύματα Ἀλληλασφαλιστικῶν Συνεταιρισμῶν–Ἀλληλασφαλιστικῶν Ταμείων

1.	Τῶν Ὑπουργικῶν ἀποφάσεων περὶ χορηγήσεως ἀδείας λειτουργίας Ἀλληλασφαλιστικῶν Συνεταιρισμῶν –Ἀλληλασφαλιστικῶν Ταμείων	»	500
2.	Τῶν Ἰσολογισμῶν τῶν Ἀλληλασφαλιστικῶν Συνεταιρισμῶν – Ἀλληλασφαλιστικῶν Ταμείων	»	500

ΙΙ. Εἰς τὸ Δ' Τεῦχος καὶ Παράρτημα

1.	Τῶν δικαστικῶν πράξεων, προσκλήσεων καὶ λοιπῶν δημοσιεύσεων	»	200
2.	Τῶν ἀδειῶν πωλήσεως ἰαματικῶν ὑδάτων ...	»	500

Τὸ ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Ἀλληλοβοηθείας Προσωπικοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου (ΤΑΠΕΤ) καταβλητέον ποσοστὸν ἐπὶ τῶν τελῶν δημοσιεύσεων ἐν τῷ Δελτίῳ Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν καὶ Ἑταιρειῶν Περιωρισμένης Εὐθύνης ἐν γένει ὡρίσθη εἰς 5%.

Δ'. ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΣΥΝΔΡΟΜΩΝ - ΤΕΛΩΝ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΩΝ Τ.Α.Π.Ε.Τ.

1. Αἱ συνδρομαὶ τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ τὰ τέλη δημοσιεύσεων προκαταβάλλονται εἰς τὰ Δημόσια Ταμεῖα ἔναντι ἀποδεικτικοῦ εἰσπράξεως, ὅπερ, μερίμνῃ τοῦ ἐνδιαφερομένου, ἀποστέλλεται εἰς τὴν Ὑπηρεσίαν τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.

2. Αἱ συνδρομαὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ δύνανται ν' ἀποστέλλωνται καὶ εἰς ἀνάλογον συνάλλαγμα δι' ἐπιταγῆς ἐπ' ὀνόματι τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.

3. Ἡ καταβολὴ τοῦ ὑπὲρ τοῦ Τ.Α.Π.Ε.Τ. ποσοστοῦ ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω συνδρομῶν καὶ τελῶν δημοσιεύσεων ἐνεργεῖται ἐν Ἀθήναις μὲν εἰς τὸ Ταμεῖον τοῦ ΤΑΠΕΤ (Κατάστημα Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου), ἐν ταῖς λοιπαῖς δὲ πόλεσι τοῦ Κράτους εἰς τὰ Δημόσια Ταμεῖα, ὅπερ ἀποδίδεται εἰς τὸ ΤΑΠΕΤ, συμφώνως πρὸς τὰ ὁριζόμενα διὰ τῶν ὑπ' ἀριθ. 192378/3639 τοῦ ἔτους 1947 (RONEO 185) καὶ 178048/5321/31.7.65 (RONEO 139) ἐγκυκλίων διαταγῶν τοῦ Γενικοῦ Λογιστηρίου τοῦ Κράτους. Ἐπὶ συνδρομῶν ἐξωτερικοῦ ἀποστελλομένων δι' ἐπιταγῶν, συναποστέλλεται διὰ τῶν ἐπιταγῶν καὶ τὸ ὑπὲρ τοῦ ΤΑΠΕΤ ποσοστόν.

Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ Ε. Τ.
Θ. ΚΩΣΤΟΜΗΤΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΚ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ