



Treaty Series No. 67 (1965)

International Convention and
Additional Protocol
concerning the Carriage of Goods by Rail
(CIM)

Berne, February 25–May 1, 1961

(with Protocols A and B Berne, April 29–November 1, 1964)

[The Convention and Additional Protocol were ratified by the United Kingdom on April 9, 1964. Chapter I of the Additional Protocol entered into force on July 1, 1964. The Convention and Chapters II to IV of the Additional Protocol entered into force on January 1, 1965]

*Presented to Parliament by the Secretary of State for Foreign Affairs
by Command of Her Majesty
November 1965*

LONDON
HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE
PRICE 17s 0d NET

TABLE DES MATIERES

CONVENTION INTERNATIONALE CONCERNANT LE TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR CHEMINS DE FER

(CIM)

Titre premier.—Objet et Portée de la Convention

Article	Page
1. Chemins de fer et transports auxquels s'applique la Convention	8
2. Dispositions relatives aux transports mixtes	8
3. Objets exclus du transport	10
4. Objets admis au transport sous certaines conditions	10
5. Obligation pour le chemin de fer de transporter	14

Titre II.—Du Contrat de Transport

CHAPITRE PREMIER.—*Forme et conditions du contrat de transport*

6. Teneur et forme de la lettre de voiture	16
7. Responsabilité pour les énonciations de la lettre de voiture. Mesures à prendre en cas de surcharge. Surtaxes	22
8. Conclusion du contrat de transport. Duplicata de la lettre de voiture	28
9. Tarifs, Accords particuliers	30
10. Itinéraires et tarifs applicables	32
11. Délais de livraison	34
12. Etat de la marchandise. Emballage	38
13. Pièces à fournir pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives. Fermeture douanière	42

CHAPITRE II.—*Exécution du contrat de transport*

14. Remise au transport et chargement des marchandises	42
15. Formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives	44
16. Livraison	46
17. Paiement des frais	46
18. Rectification des perceptions	50
19. Remboursements et débours	50
20. Déclaration d'intérêt à la livraison	52

CHAPITRE III.—*Modification du contrat de transport*

21. Droit pour l'expéditeur de modifier le contrat de transport	52
22. Droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport	56
23. Exécution des ordres ultérieurs	58
24. Empêchements au transport	60
25. Empêchements à la livraison	62

Titre III.—Responsabilité. Actions

CHAPITRE PREMIER.—*Responsabilité*

26. Responsabilité collective des chemins de fer	64
27. Etendue de la responsabilité	64
28. Charge de la preuve	66
29. Présomption en cas de réexpédition	68
30. Présomption de perte de la marchandise. Cas où elle est retrouvée	68
31. Montant de l'indemnité en cas de perte de la marchandise	68
32. Restrictions de la responsabilité en cas de déchet de route	70
33. Montant de l'indemnité en cas d'avarie de la marchandise	72
34. Montant de l'indemnité pour dépassement du délai de livraison	72
35. Limitation de l'indemnité par certains tarifs	74
36. Montant de l'indemnité en cas de déclaration d'intérêt à la livraison	74
37. Montant de l'indemnité en cas de dol ou de faute lourde imputable au chemin de fer	74
38. Intérêts de l'indemnité. Restitution des indemnités	74

TABLE OF CONTENTS

INTERNATIONAL CONVENTION CONCERNING THE CARRIAGE OF GOODS BY RAIL

(CIM)

Part I.—Purpose and Scope of the Convention

Article	Page
1. Railways and traffic to which the Convention applies	9
2. Provisions concerning carriage by more than one form of transport	9
3. Articles not to be accepted for carriage	11
4. Articles accepted for carriage subject to certain conditions	11
5. Obligation of railways to carry	15

Part II.—The Contract of Carriage

CHAPTER I.—*Form and conditions of the contract of carriage*

6. Wording and form of the consignment note	17
7. Responsibility for statements in the consignment note. Measures to be taken in case of overloading. Surcharges	23
8. The making of the contract of carriage. Duplicate of the consignment note... ..	29
9. Tariffs. Private agreements	31
10. Routes and tariffs applicable	33
11. Transit periods	35
12. Condition of the goods. Packing	39
13. Documents to be furnished for formalities required by the Customs and other administrative authorities. Customs seals	43

CHAPTER II.—*Performance of the contract of carriage*

14. Handing of goods to the railway for carriage, and loading of goods	43
15. Formalities required by the Customs and other administrative authorities	45
16. Delivery	47
17. Payment of charges	47
18. Correction of charges	51
19. "Cash on delivery" charges and disbursements	51
20. Declaration of interest in delivery	53

CHAPTER III.—*Modification of the contract of carriage*

21. Right of the sender to modify the contract of carriage	53
22. Right of the consignee to modify the contract of carriage	57
23. The carrying out of subsequent orders	59
24. Circumstances preventing carriage	61
25. Circumstances preventing delivery	63

Part III.—Liability. Legal Proceedings

CHAPTER I.—*Liability*

26. Collective responsibility of railways	65
27. Extent of liability	65
28. Burden of proof	67
29. Presumption in the case of reassignment	69
30. Presumption of loss of goods. Position if subsequently recovered	69
31. Amount of compensation for loss of goods	69
32. Limitation of liability for wastage in transit	71
33. Amount of compensation for damage to goods	73
34. Amount of compensation for exceeding the transit period	73
35. Limitation of compensation under certain tariffs	75
36. Amount of compensation in case of declaration of interest in delivery	75
37. Amount of compensation in case of wilful misconduct or gross negligence on the part of the railway	75
38. Interest on compensation. Repayment of compensation	75

(CIM) A*

<i>Article</i>	<i>Page</i>
39. Responsabilité du chemin de fer pour ses agents	74
40. Exercice d'actions extracontractuelles	76
CHAPITRE II.—Réclamations administratives. Actions judiciaires. Procédure et prescription	
41. Réclamations administratives	76
42. Personnes qui peuvent exercer l'action judiciaire contre le chemin de fer ...	76
43. Chemins de fer contre lesquels l'action judiciaire peut être exercée	78
44. Compétence	78
45. Constatation de la perte partielle ou d'une avarie subie par une marchandise	80
46. Extinction de l'action contre le chemin de fer née du contrat de transport ...	80
47. Prescription de l'action née du contrat de transport	82
CHAPITRE III.—Règlement des comptes. Recours des chemins de fer entre eux	
48. Règlement des comptes entre chemins de fer	84
49. Recours en cas d'indemnité pour perte ou pour avarie	86
50. Recours en cas d'indemnité pour dépassement du délai de livraison	86
51. Procédure de recours	88
52. Compétence pour les recours	88
53. Accords au sujet des recours	88
Titre IV.—Dispositions Diverses	
54. Application du droit national	90
55. Règles générales de procédure	90
56. Exécution des jugements. Saisies et cautions	90
57. Unité monétaire. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies étrangères	90
58. Office central des transports internationaux par chemins de fer	92
59. Liste des lignes soumises à la Convention	92
60. Dispositions spéciales à certains transports Dispositions complémentaires ...	94
61. Règlement des différends par voie d'arbitrage	96
Titre V.—Dispositions Exceptionnelles	
62. Dérogations temporaires	96
63. Responsabilité en trafic fer-mer	98
64. Responsabilité en cas d'accidents nucléaires	100
Titre VI.—Dispositions Finales	
65. Signature	102
66. Ratifications. Mise en vigueur	102
67. Adhésion à la Convention	102
68. Durée de l'engagement des Etats contractants	102
69. Révision de la Convention	104
70. Textes de la Convention. Traductions officielles	106
ANNEXE I (Articles 3 et 4)	
Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer (RID)	112
ANNEXE II (Article 6)	
Formulaire de lettre de voiture et de duplicata	114
ANNEXE III (Article 12)	
Formulaire de déclaration générale d'absence ou de défectuosité d'emballage	116
ANNEXE IV A (Article 21)	
Formulaire relatif aux modifications du contrat de transport ordonnées par l'expéditeur	118
ANNEXE IV B (Article 22)	
Formulaire relatif aux modifications du contrat de transport ordonnées par le destinataire	120

<i>Article</i>	<i>Page</i>
39. Liability of railways for their servants	75
40. Bringing of extracontractual actions	77
CHAPTER II.—<i>Claims. Actions. Procedure and limitation</i>	
41. Claims	77
42. Persons who may bring an action against the railway	77
43. Railways against which an action may be brought	79
44. Jurisdiction	79
45. Verification of partial loss of or damage to goods	81
46. Extinction of rights of action against the railway arising out of the contract of carriage	81
47. Limitation of actions arising out of the contract of carriage	83
CHAPTER III.—<i>Settlement of accounts. Rights of recovery between railways</i>	
48. Settlement of accounts between railways	85
49. Right to recover compensation for loss of or damage to goods	87
50. Right to recover compensation for exceeding the transit period	87
51. Procedure for recovery	89
52. Jurisdiction in actions for recovery	89
53. Agreements governing rights of recovery	89
Part IV.—<i>Miscellaneous Provisions</i>	
54. Application of national law	91
55. General rules of procedure	91
56. Execution of judgments. Attachment and security for costs	91
57. Monetary unit. Rate of exchange or acceptance of foreign currency	91
58. Central Office for International Railway Transport	93
59. List of lines to which the Convention applies	93
60. Special provisions for certain types of transport. Supplementary provisions	95
61. Regulation of disputes by arbitration	97
Part V.—<i>Special Provisions</i>	
62. Temporary derogations	97
63. Liability in respect of rail-sea traffic	99
64. Liability in case of nuclear incidents	101
Part VI.—<i>Final Provisions</i>	
65. Signature	103
66. Ratification. Coming into force	103
67. Accession to the Convention	103
68. Duration of the obligation of Contracting States	103
69. Revision of the Convention	105
70. Texts of the Convention. Official translations	107
ANNEX I (Articles 3 and 4)	
International regulations concerning the carriage of dangerous goods by rail (RID)	113
ANNEX II (Article 6)	
Form of consignment note and duplicate	115
ANNEX III (Article 12)	
Form of general declaration of absence or inadequacy of packing	117
ANNEX IV A (Article 21)	
Form for modifications in the contract of carriage ordered by the sender	119
ANNEX IV B (Article 22)	
Form for modifications in the contract of carriage ordered by the consignee... ..	121

	<i>Page</i>
ANNEXE V (Article 58)	
Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer	122
ANNEXE VI (Article 69, §§ 3 et 4)	
Statut relatif à la Commission de révision et aux Commissions d'experts ...	128
ANNEXE VII (Article 60, § 1)	
Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (RIP)	132
ANNEXE VIII (Article 60, § 2)	
Règlement international concernant le transport des containers (RICO) ...	142
CHAPITRE PREMIER.— <i>Généralités</i>	
CHAPITRE II.— <i>Containers appartenant au chemin de fer</i>	
CHAPITRE III.— <i>Containers appartenant à des particuliers</i>	
ANNEXE IX (Article 60, §3)	
Règlement international concernant le transport des colis express (RIEx) ...	148
ANNEXE X (Article 61)	
Règlement d'arbitrage	150
PROCOLE ADDITIONNEL	154
PROCOLE A, BERNE, LE 29 AVRIL, 1964	164
PROCOLE B, BERNE, LE 29 AVRIL, 1964	174

	<i>Page</i>
ANNEX V (Article 58)	
Regulations concerning the Central Office for International Railway Transport	123
ANNEX VI (Article 69 (3) and (4))	
Rules relating to the Revision Committee and the Committees of Experts ...	129
ANNEX VII (Article 60 (1))	
International regulations concerning the haulage of private owners' wagons (RIP)	133
ANNEX VIII (Article 60 (2))	
International regulations concerning the carriage of containers (RICO) ...	143
CHAPTER I.— <i>General</i>	
CHAPTER II.— <i>Railway-owned containers</i>	
CHAPTER III.— <i>Privately-owned containers</i>	
ANNEX IX (Article 60 (3))	
International regulations concerning the carriage of express parcels (RIEx) ...	149
ANNEX X (Article 61)	
Rules for arbitration	151
ADDITIONAL PROTOCOL	155
PROTOCOL A, BERNE, APRIL 29, 1964	165
PROTOCOL B, BERNE, APRIL 29, 1964	175

CONVENTION INTERNATIONALE CONCERNANT LE TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR CHEMINS DE FER

(CIM)

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

TITRE PREMIER.—OBJET ET PORTEE DE LA CONVENTION

Article premier

Chemins de fer et transports auxquels s'applique la Convention

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

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

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

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

Article 2

Dispositions relatives 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,

† 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.

[OFFICIAL TRANSLATION]

INTERNATIONAL CONVENTION CONCERNING THE
CARRIAGE OF GOODS BY RAIL
(CIM)

THE UNDERSIGNED PLENIPOTENTIARIES, having recognised the need to revise the International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail, signed at Berne on 25th October, 1952,⁽¹⁾ have to that end resolved, in accordance with Article 67 of that Convention, to conclude a new Convention and have agreed upon the following Articles:

PART I.—PURPOSE AND SCOPE OF THE CONVENTION

Article 1

Railways and traffic to which the Convention applies

1. This Convention shall apply, subject to the exceptions set forth in the following paragraphs, to the carriage of goods consigned under a through consignment note for carriage over the territories of at least two of the Contracting States and exclusively over lines included in the list compiled in accordance with Article 59 of this Convention.

2. Consignments despatched from and destined for stations† situated in the territory of the same State, which pass through the territory of another State only in transit, shall be governed by the law of the State in which they are despatched:

- (a) when the lines over which the consignment is carried in that other State are exclusively operated by a railway of the State in which the consignment is despatched;
- (b) when the lines over which the consignment is carried in that other State are not exclusively operated by a railway of the State in which the consignment is despatched, if the railways concerned have concluded agreements under which such carriage is not regarded as international.

3. Consignments between stations in two adjacent States shall, if the lines over which the consignments are carried are exclusively operated by railways of one of those States, be governed by the law of that State, provided that the sender, by his choice of the form of consignment note, elects that the internal regulations relating to those railways shall apply, and provided that such application is not contrary to the laws and regulations of either of the States concerned.

Article 2

Provisions concerning carriage by more than one form of transport

1. Regular road services or shipping services which are complementary to railway services and on which international traffic is carried may, in addition to railway services, be included in the list referred to in Article 1 of this

(1) "Treaty Series No. 46 (1958)", Cmnd. 564.

† The expression "station" includes ports used by shipping services and all road service establishments open to the public in connection with the performance of the contract of carriage.

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 prévu par la présente Convention.

Article 3

Objets exclus du transport

Sont exclus du transport :

- (a) les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;
- (b) les objets qui, par leurs dimensions, leur poids ou leur conditionnement, ne se prêteraient pas au transport demandé, en raison des installations ou du matériel, ne fût-ce que de l'un des chemins de fer à emprunter;
- (c) les objets dont le transport est interdit, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;
- (d) les matières et objets exclus du transport en vertu de l'Annexe I à la présente Convention, sous réserve des dérogations prévues à l'article 4, § 2.

Article 4

Objets admis au transport sous certaines conditions

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

- (a) les matières et objets désignés dans l'Annexe I à la présente Convention sont admis sous les conditions qui y sont fixées;
- (b) les transports funéraires sont admis sous les conditions suivantes :
 - 1° le transport est effectué en grande vitesse, soit la garde d'une personne qui l'accompagne, à moins que la dispense d'escorte ne soit admise sur tous les chemins de fer participant au transport;

Convention provided that such services, in so far as they connect at least two Contracting States, may only be included in the list by agreement between those States.

2. The undertakings operating such services shall be subject to all the obligations imposed and enjoy all the rights conferred on railways by this Convention, subject always to such derogations as necessarily result from the different forms of transport. Such derogations shall not, however, in any way affect the rules as to liability laid down in this Convention.

3. Any State wishing to have a service of the kind referred to in paragraph 1 of this Article included in the list shall take the necessary steps to have the derogations provided for in paragraph 2 of this Article published in the same manner as tariffs.

4. In the case of international traffic making use both of railways and of transport services other than those referred to in paragraph 1 of this Article, the railways, in conjunction with the other transport undertakings concerned, may, so as to take account of the special features of each form of transport, lay down conditions in the tariffs which have a legal effect different from that of this Convention. The railways may, in such a case, prescribe the use of a transport document other than that provided for by this Convention.

Article 3

Articles not to be accepted for carriage

The following shall not be accepted for carriage:

- (a) articles the carriage of which is a monopoly of the postal authorities in any one of the territories concerned;
- (b) articles which, by reason of their dimensions, weight or nature or condition are not suitable for the carriage proposed, having regard to the equipment or rolling stock of any one of the railways concerned;
- (c) articles the carriage of which is prohibited in any one of the territories concerned;
- (d) subject to the exceptions provided for in Article 4 (2) of this Convention, substances and articles which under the provisions of Annex I to this Convention are not to be accepted.

Article 4

Articles accepted for carriage subject to certain conditions

1. The following articles are accepted for carriage on the following conditions:

- (a) the substances and articles set forth in Annex I to this Convention are accepted subject to the conditions laid down therein;
- (b) funeral consignments are accepted for carriage subject to the following conditions:
 - (i) they shall be carried *grande vitesse* and accompanied by an attendant unless carriage without an attendant is permitted on all the railways concerned;

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

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

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

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

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

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

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

- (e) les objets dont le transport présente 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.

- (ii) charges shall be paid by the sender;
 - (iii) carriage shall be subject to the laws and regulations of each State except in so far as such carriage is governed by special conventions between States;
- (c) railway rolling stock running on its own wheels is accepted if a railway verifies that such rolling stock is in running order and so certifies either by marking the rolling stock or by issuing a special certificate; locomotives, tenders, rail motor-coach units and railcars shall in addition be accompanied by a person who is appointed by the sender and shall, in particular, be competent to carry out lubrication;

railway rolling stock running on its own wheels, other than locomotives, tenders, rail motor-coach units and railcars, may be accompanied by an attendant who shall, in particular, carry out lubrication. If the sender intends to make use of this facility he shall state the fact in the consignment note;

- (d) livestock is accepted subject to the following conditions:
- (i) consignments of livestock shall be accompanied by an attendant provided by the sender except in the case of small livestock consigned in cages, crates, baskets, etc. which are properly secure. An attendant shall not however be required in such exceptional cases as are provided for in international tariffs or in agreements between railways. The sender shall state in the consignment note the number of attendants or, if the consignments are unaccompanied, shall insert the words "without attendant";
 - (ii) the sender shall comply with the veterinary regulations of the country of departure and destination and of those through which the consignment passes;
- (e) articles the carriage of which will give rise to special difficulty by reason of their dimensions, weight, or nature or condition, having regard to the equipment or rolling stock of any of the railways concerned, are only accepted subject to special conditions to be determined by the railway in each case after consultation with the sender; these conditions may derogate from the provisions of this Convention.

2. Two or more Contracting States may arrange, by agreement, that certain substances or articles not acceptable for carriage under the provisions of Annex I to this Convention will be accepted for international carriage between those States subject to certain conditions, or that the substances and articles specified in Annex I to this Convention will be accepted subject to conditions less onerous than those laid down in the said Annex.

Railways may also, by clauses in their tariffs, either accept certain substances or articles not acceptable for carriage under the provisions of Annex I to this Convention, or adopt conditions less onerous than those laid down in Annex I to this Convention for substances and articles accepted under the said Annex.

Such agreements and tariff clauses must be notified to the Central Office for International Railway Transport.

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.

Article 5

Obligation of railways to carry

1. Every railway shall be bound to undertake the carriage of goods, subject to the terms of this Convention, provided that:

- (a) the sender complies with the provisions of the Convention;
- (b) carriage can be undertaken by ordinary transport facilities serving the regular traffic requirements;
- (c) carriage is not prevented by circumstances which the railway cannot avoid and which it is not in a position to remedy.

2. The railway shall not be obliged to accept articles the loading, transshipment or unloading of which requires the use of special facilities unless the stations at which these operations are to be carried out have such facilities at their disposal.

3. The railway shall only be obliged to accept consignments the carriage of which can take place without delay; the regulations in force at the forwarding station shall determine the circumstances in which that station is obliged to store temporarily consignments not complying with this condition.

4. When the competent authority decides that:

- (a) a service shall be discontinued or suspended totally or partially;
- (b) certain consignments shall be refused or accepted only subject to certain conditions;

such measures shall, without delay, be brought to the notice of the public and of the railways, which shall be responsible for informing the railways of the other States with a view to their publication.

5. The railways may, by agreement and with the consent of their Governments, decide to limit the carriage of goods between certain places to defined frontier points and transit countries.

These measures shall be communicated to the Central Office which shall notify them to the Governments of the Contracting States. They shall be regarded as having been accepted if within one month of the date of notification they have not been opposed by a Contracting State. In the event of opposition, if the Central Office does not succeed in removing the differences of opinion it shall convene a meeting of the representatives of the Contracting States.

As soon as these measures can be regarded as having been accepted the Central Office shall notify the Contracting States. They shall then be entered in special lists and published in the same manner as provided for the publication of international tariffs.

These measures shall come into force one month after the notification by the Central Office laid down in the third sub-paragraph above.

6. Any contravention of the provisions of this Article by the railway shall constitute a cause of action to recover compensation for the loss or damage caused thereby.

TITRE II.—DU CONTRAT DE TRANSPORT

CHAPITRE PREMIER.—FORME ET CONDITIONS DU CONTRAT DE TRANSPORT

Article 6

Teneur et forme de la lettre de voiture

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

- No. 1 lettre de voiture ;
- No. 2 feuille de route ;
- No. 3 bulletin d'arrivée ;
- No. 4 duplicata de la lettre de voiture ;
- No. 5 souche d'expédition.

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

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

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

Les tarifs internationaux ou les accords entre chemins de fer peuvent déterminer la langue dans laquelle doit être rédigée la partie de la lettre de voiture à remplir par l'expéditeur. A défaut de dispositions de ce genre, l'expéditeur doit libeller ses indications dans l'une des langues officielles du pays de départ et joindre une traduction en français, en allemand ou en italien, à moins que les inscriptions ne soient rédigées dans l'une de ces langues.

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

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

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

§ 5.—Les mentions portées sur la lettre de voiture doivent être écrites ou imprimées en caractères indélébiles ; sur les autres feuillets du formulaire, elles doivent être parfaitement lisibles. Les lettres de voiture surchargées, grattées, ou celles sur lesquelles des morceaux de papier ont été collés ne sont pas admises.

PART II.—THE CONTRACT OF CARRIAGE

CHAPTER I.—FORM AND CONDITIONS OF THE CONTRACT OF CARRIAGE

Article 6

Wording and form of the consignment note

1. The sender shall present, in respect of all international consignments governed by this Convention, a form of consignment note prepared by means of carbon copying and conforming with the model contained in Annex II to this Convention⁽²⁾. This form shall comprise the following five sheets:

- No. 1 consignment note;
- No. 2 invoice;
- No. 3 arrival note;
- No. 4 duplicate consignment note;
- No. 5 duplicate invoice.

For certain important traffics or for certain traffics between adjacent countries, the tariffs may prescribe the use of a simplified form of consignment note adapted to the characteristics of the traffics in question.

The form of consignment note shall be printed on substantial white writing paper. When relating to *grande vitesse* each sheet shall bear two red borders at least one centimetre in width, one on the top edge and the other on the bottom edge, both back and front.

2. The consignment notes shall be printed in two or where necessary in three languages, of which at least one shall be French, German or Italian.

International tariffs or agreements between railways may determine the language in which the portion of the consignment note to be filled in by the sender shall be made out. In the absence of such provisions the sender shall make out these particulars in one of the official languages of the country of departure and attach a translation in French, German or Italian unless the particulars have been made out in one of these languages.

The railway may require that the particulars and declarations to be entered by the sender in the consignment note and in the annexes thereto, shall be in Latin characters.

3. Those parts of the form enclosed within thick lines shall be filled in by the railway and the other parts by the sender. The sender is required to draw a line through spaces which are not used.

4. The choice of the white form of consignment note or of that with red borders indicate whether the goods are to be carried by *petite vitesse* or by *grande vitesse* respectively. A request for *grande vitesse* over one part of the route and *petite vitesse* over the remainder will not be allowed except by agreement between all the railways concerned.

5. Particulars entered in the consignment note shall be written or printed in indelible characters; on the other sheets of the form they must be clearly legible. Consignment notes in which entries have been written over or erased, or those on which pieces of paper have been pasted shall not be accepted.

(2) Not reproduced, but see page 114 for form used in the United Kingdom, which has been translated from a revised version of the original form.

Les ratures sont tolérées à la condition que l'expéditeur les approuve par sa signature et qu'il inscrive les quantités rectifiées en toutes lettres, quand il s'agit du nombre ou du poids des colis.

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

- (a) le lieu et la date de l'établissement de la lettre de voiture;
- (b) la désignation de la gare destinataire, avec les spécifications nécessaires pour éviter toute confusion entre les diverses gares desservant soit une même localité, soit des localités portant le même nom ou un nom analogue;
- (c) le nom et l'adresse du destinataire. Une seule personne physique ou autre sujet de droit doit être indiqué comme destinataire. L'indication comme destinataire de la gare ou d'un agent de la gare destinataire n'est admise que si le tarif applicable le permet expressément. Les adresses n'indiquant pas le nom du destinataire, telles que "à l'ordre de . . ." ou "au porteur du duplicata de la lettre de voiture", ne sont pas autorisées;
- (d) la désignation de la marchandise, l'indication du poids ou, à défaut, une indication analogue, conforme aux prescriptions du chemin de fer expéditeur. Lorsque les lois ou règlements du pays de départ autorisent l'expéditeur à remettre ses envois sans mention du poids ou de l'indication en tenant lieu, ce poids ou cette indication sont inscrits par le chemin de fer expéditeur.

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

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

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

- (f) l'énumération détaillée des pièces requises par les douanes et autres autorités administratives et qui sont jointes à la lettre de voiture ou mentionnées comme tenues à la disposition du chemin de fer dans une gare désignée ou dans un bureau de douane ou de toute autre autorité;
- (g) la signature de l'expéditeur ainsi que l'indication de son nom et de son adresse complétée, s'il le juge utile, par son adresse, télégraphique ou téléphonique. La signature peut être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur, si les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice le permettent. Une seule personne physique ou autre sujet de droit doit figurer sur la lettre de voiture comme expéditeur.

Entries may be struck out on condition that the sender authenticates the striking out by his signature and that, where the number or the weight of the packages is concerned, he inserts the corrected quantities in words.

6. The consignment note shall contain the following particulars:
- (a) the place where and the date on which the consignment note is made out;
 - (b) the name of the destination station, with the information necessary to avoid any confusion between different stations serving the same locality or localities of the same or similar names;
 - (c) the name and address of the consignee. Only one individual, firm or corporate body shall be shown as consignee. It shall only be permissible to consign to the destination station or to a railway official at the destination station if the tariff applicable expressly permits this to be done. Addresses not indicating the name of the consignee, such as "to the order of . . ." or "to the holder of the consignment note duplicate" are not allowed;
 - (d) a description of the goods, an indication of the weight or, failing that, a similar indication, in accordance with the regulations of the forwarding railway. Where the laws or regulations of the country of departure authorise the sender to consign his goods without mention of the weight or information in lieu thereof, such weight or information shall be entered by the forwarding railway.

The goods shall be described as follows: those specified in Annex I to this Convention, by the name given to them in that Annex; other goods, where the sender requests the application of a particular tariff, by the name given to them in that tariff; and in all other cases by the ordinary commercial description, according to their nature, given to the goods in the country of departure;

- (e) in the case of traffic in less than wagon loads: the number of packages; their individual marks and numbers, or, in their absence, a statement that the packages bear the address of the consignee; a description of the packing. Such information shall also be shown in any consignment note relating to complete wagon loads which comprise one or more articles or packages forwarded by rail-sea and which require to be transhipped.

In the case of consignments where the loading is the duty of the sender: the type of wagon (covered, open, special, or private owner's), the number and marks of ownership of the wagon, and, for privately-owned wagons, the tare;

- (f) a detailed list of the documents which are required by the Customs and other administrative authorities and which are attached to the consignment note or shown as held at the disposal of the railway at a named station or at the office of the Customs or of any other authority;
- (g) the signature of the sender, together with his full name and address and, should he consider it desirable, his telegraphic address or telephone number. The signature may be printed or stamped by the sender if the laws and regulations in force at the forwarding station so permit. Only one individual, firm or corporate body shall be shown in the consignment note as the sender.

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

- (a) la mention "en gare (bureau restant)" ou la mention "livrable à domicile", à la condition que ces modes de livraison soient admis à la gare destinataire;
- (b) les tarifs à appliquer, notamment les tarifs spéciaux ou exceptionnels prévus à l'article 11, § 4, lettre (c), et à l'article 35;
- (c) la somme en chiffres représentant l'intérêt à la livraison déclaré conformément à l'article 20;
- (d) les frais que l'expéditeur prend à sa charge conformément aux dispositions de l'article 17;
- (e) le montant du remboursement, en chiffres et en lettres, et des débours, en chiffres (article 19);
- (f) l'itinéraire prescrit conformément aux dispositions de l'article 10, § 1, et l'indication des gares 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, à inscrire dans la case "Déclarations", doit avoir le libellé suivant: "Destinataire non autorisé à donner des ordres ultérieurs";
- (i) le nombre des convoyeurs ou la mention "sans convoyeur", conformément à l'article 4, § 1, lettre (d), 1°; cette mention doit être inscrite dans la case "Déclarations".

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

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

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

7. The consignment note shall in addition contain all other entries provided for in this Convention in so far as they are applicable, and in particular the following:

- (a) the words "to await order" or the words "to be delivered home" on condition that these methods of delivery are permitted at the destination station;
- (b) the tariffs to be applied, and in particular the special or exceptional tariffs provided for in Article 11 (4) (c) and in Article 35 of this Convention;
- (c) the amount in figures representing interest in delivery declared in accordance with Article 20 of this Convention;
- (d) the charges which the sender undertakes to pay in accordance with the provisions of Article 17 of this Convention;
- (e) the amount of "cash on delivery" charges, in figures and words, and of disbursements, in figures (Article 19 of this Convention);
- (f) the route prescribed in accordance with the provisions of Article 10 (1) of this Convention and the designation of the stations at which the formalities required by the Customs and other administrative authorities are to take place;
- (g) particulars relating to the formalities required by the Customs and other administrative authorities in accordance with the second subparagraph of Article 15 (1) of this Convention;
- (h) a statement that the consignee has no right to modify the contract of carriage; this statement shall be inserted in the space headed "Declarations" and shall be worded as follows: "Consignee not authorised to give subsequent orders";
- (i) the number of attendants or the entry "without attendant", in accordance with Article 4 (1) (d) (i) of this Convention; this entry must be inserted in the space headed "Declarations".

8. If the space set apart in the consignment note for the particulars to be completed by the sender is insufficient additional sheets shall be used, which shall then be come integral parts of the consignment note form. These additional sheets must be of the same format as the consignment note and must be prepared in five copies by means of carbon copying and be dated and signed by the sender. The existence of the additional sheets must be indicated in the consignment note in the space in question. If the total weight of the consignment is indicated this indication must be entered in the consignment note itself.

9. Other declarations in the consignment note shall not be permitted unless they are prescribed or allowed by the laws and regulations of a State or by the tariffs, and are not contrary to this Convention.

The consignment note shall not be replaced by other documents or supplemented by documents other than those prescribed or allowed by this Convention or by the tariffs.

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

- (a) des marchandises qui, en raison de leur nature, ne peuvent pas être chargées en commun sans inconvénients;
- (b) des marchandises dont le chargement incombe pour partie au chemin de fer et pour partie à l'expéditeur;
- (c) des marchandises dont le chargement en commun porterait atteinte aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives;
- (d) des marchandises admises au transport sous certaines conditions, lorsqu'il s'agit de matières et objets dont le chargement en commun ou avec d'autres marchandises est interdit en vertu de l'Annexe I à la présente Convention.

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

- (a) les masses indivisibles et objets de dimensions exceptionnelles dont le chargement exige plus d'un wagon;
- (b) les envois chargés en plusieurs wagons, lorsque des dispositions particulières au trafic ou des tarifs internationaux l'autorisent pour la totalité du parcours.

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

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

Article 7

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

§ 1.—L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations inscrites par ses soins dans la lettre de voiture; il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces déclarations ou indications seraient irrégulières, inexactes, incomplètes ou inscrites ailleurs qu'à la place réservée à

10. A separate consignment note shall be made out for each consignment. Nevertheless, the following goods shall not be consigned under a single consignment note:

- (a) goods which by reason of their nature cannot be loaded together without detriment;
- (b) goods which are to be loaded partly by the railway and partly by the sender;
- (c) goods which cannot be loaded together without contravention of the regulations of the Customs or other administrative authorities;
- (d) goods accepted for carriage subject to certain conditions, if the goods comprise substances or articles which, by virtue of Annex I to this Convention, may not be loaded together or with other goods.

11. A consignment note may not relate to more than a single wagon load provided that the following goods may be tendered for carriage with a single consignment note:

- (a) indivisible articles and articles of exceptional dimensions requiring the use of more than one wagon;
- (b) consignments loaded in several wagons when special arrangements for the traffic in question, or international tariffs, so permit over the whole route

12. The sender may insert in the consignment note in the space set apart for the purpose, but solely as information for the consignee and without involving the railway in any obligation or liability, remarks relating to the consignment, such as:

“Sent by . . .”;

“By order of . . .”;

“At the disposal of . . .”;

“To be reconsigned to . . .”;

“Insured with . . .”;

“For the . . . Shipping Line or for the ss/mv . . .”;

“From the . . . Shipping Line or from the ss/mv . . .”;

“For the . . . road transport service”;

“From the . . . road transport service”;

“For the . . . air line”;

“From the . . . air line”;

“For export to . . .”.

Article 7

Responsibility for statements in the consignment note. Measures to be taken in case of overloading. Surcharges

1. The sender shall be responsible for the correctness of the entries and declarations inserted by him or on his behalf in the consignment note; he shall bear all the consequences resulting from the fact that these entries or declarations may be irregular, incorrect, incomplete, or inserted elsewhere than in the

chacune d'elles; si cette place est insuffisante, une mention portée à cette même place par l'expéditeur renverra à l'endroit de la lettre de voiture où se trouve le complément de l'inscription.

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

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

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

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

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

§ 4.—En cas de pesage sur un pont-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.

allotted space. Should such space be insufficient the sender shall indicate therein the place in the consignment note where the remainder of the entry will be found.

2. The railway shall always have the right to verify that the consignment corresponds with the particulars entered in the consignment note, and that the safety precautions laid down in Annex I to this Convention have been observed.

If the contents of the consignment are examined for this purpose the sender or the consignee, according to whether the examination takes place at the forwarding station or the destination station, shall be invited to be present. Should the interested party not attend, or should the examination take place in transit, then, unless the laws or regulations of the State where the examination takes place otherwise provide, it shall be carried out in the presence of two witnesses not connected with the railway. The railway shall not be entitled, however, to examine the contents in transit unless compelled to do so by the exigencies of working or by the regulations of the Customs or other administrative authorities.

The result of the examination of the particulars in the consignment note shall be entered therein. If examination takes place at the forwarding station, the actual particulars shall also be entered in the duplicate of the consignment note if it is in the possession of the railway. If the consignment does not correspond with the particulars in the consignment note the charges or expenses occasioned by the examination shall be charged against the goods unless paid at the time.

3. The conditions under which the railway shall be obliged to establish the weight of goods, the number of packages, or the actual tare of wagons, shall be determined by the laws and regulations of each State.

The railway shall be bound to enter in the consignment note the weight, number of packages and actual tare of wagons ascertained upon examination.

4. In the case of weighing on a weighbridge, the weight shall be determined by deducting from the total weight of the loaded wagon the tare indicated on the wagon, unless a different tare results from a special weighing of the empty wagon.

Weights ascertained by a privately-owned weighbridge shall be equivalent to those ascertained by a railway-owned weighbridge, provided that the relevant conditions laid down by the railway concerned have been fulfilled.

5. If weighing by the railway, after the contract of carriage has been made, reveals a difference in weight, the weight ascertained by the forwarding station, or, failing that, the weight declared by the sender, shall in the following cases be the basis of calculation of the carriage charges:

- (a) if the difference is manifestly due to the nature of the goods or to atmospheric conditions;
- (b) if, after the contract of carriage has been made, weighing by the railway takes place on a weighbridge and does not reveal a difference exceeding two per centum of the weight determined by the forwarding station or, failing that, of the weight declared by the sender.

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

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

- (a) en cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets exclus du transport en vertu de l'Annexe I, la surtaxe est de trois francs par kg de poids brut du colis entier ;
- (b) en cas, soit de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets admis au transport sous certaines conditions en vertu de l'Annexe I, soit d'inobservation des mesures de sécurité prescrites dans cette Annexe, la surtaxe est de deux francs par kg de poids brut du colis entier ;
- (c) en cas de désignation indiquant d'une manière irrégulière, inexacte ou incomplète la nature d'une expédition comprenant des marchandises autres que celles qui sont prévues sous lettres (a) et (b) du présent paragraphe, ou en général en cas de désignation pouvant, d'une manière quelconque, faire bénéficier l'envoi d'un tarif plus réduit que celui qui est effectivement applicable, la surtaxe est égale au double de la différence entre le prix de transport qui aurait dû être perçu, depuis le point de départ jusqu'au point de destination, si la désignation avait été régulière, exacte et complète, et celui qui a été calculé d'après la désignation portée par l'expéditeur dans la lettre de voiture.

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

- (d) en cas d'indication d'un poids inférieur au poids réel, la surtaxe est égale au double de la différence entre le prix de transport du poids déclaré et celui du poids constaté, depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire. La disposition de la lettre (c), deuxième alinéa, est applicable par analogie ;
- (e) en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur, la surtaxe est égale à cinq fois le prix de transport, entre la gare expéditrice et la gare destinataire, du poids en excédent sur la limite de charge ;
- (f) s'il y a, pour un même wagon, indication d'un poids inférieur au poids réel et surcharge, les surtaxes relatives à ces deux infractions sont perçues cumulativement.

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

6. When the sender is responsible for loading a consignment he shall comply with the load limit. The provisions laying down load limits shall be published in the same manner as tariffs. If the sender so requests, the railway shall inform him of the permitted load limit.

7. Without prejudice to the right of the railway to recover the difference in carriage charges and to recover compensation for damage which may be suffered, the railway may impose a surcharge in the cases and subject to the conditions specified below:

- (a) in the case of irregular, incorrect or incomplete description of substances and articles not to be accepted for carriage under the provisions of Annex I to this Convention, the surcharge shall be three francs per kilogramme gross weight of the entire package;
- (b) in the case of irregular, incorrect or incomplete description of substances and articles which, under the provisions of Annex I to this Convention, are to be accepted for carriage subject to certain conditions, or in the case of failure to observe the safety measures prescribed in that Annex, the surcharge shall be two francs per kilogramme gross weight of the entire package;
- (c) where the nature of a consignment comprising goods other than those referred to in sub-paragraphs (a) and (b) of this paragraph is irregularly, incorrectly or incompletely described, or where for any other reason the description of the consignment enables it to be carried at a tariff lower than that which is properly applicable, the surcharge shall be twice the difference between the carriage charges which should have been payable, from the point of departure to the point of destination, had the description been regular, correct and complete, and those calculated in accordance with the description entered in the consignment note by the sender

Where a consignment is composed of goods charged at different rates the weights of which can be separately determined without difficulty, the surcharge shall be calculated at the rates respectively applicable to such goods if this method of calculation results in a lower surcharge;

- (d) where the weight of goods is declared to be less than their actual weight, the surcharge shall be twice the difference between the carriage charges for the declared weight and those for the ascertained weight which are payable from the forwarding station to the destination station. The provision contained in the second paragraph of (c) above shall apply with any necessary modifications;
- (e) in the case of the overloading of a wagon loaded by the sender, the surcharge shall be five times the carriage charges which are payable between the forwarding station and the destination station for the weight in excess of the permitted load limit;
- (f) should there be, in respect of the same wagon, both an under-declaration of weight and overloading, the surcharges payable in respect thereof shall be cumulative.

8. The surcharge to be collected in accordance with paragraph 7 of this Article shall be charged against the goods carried, irrespective of the place where the facts giving rise to the surcharge were established.

§ 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 deux pour cent du poids déclaré.

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

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

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

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

Article 8

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

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

§ 2.—L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la remise de la totalité de l'envoi faisant l'objet de la lettre de voiture et le paiement

9. The amount of the surcharges and the reasons for imposing them shall be entered in the consignment note.

10. The surcharge shall not be due:

- (a) in the case of an incorrect declaration of weight, if the railway is bound to weigh the goods under the regulations in force at the forwarding station;
- (b) in the case of an incorrect declaration of weight or in the case of overloading, if the sender has requested in the consignment note that the railway should weigh the goods;
- (c) in the case of overloading arising in the course of transit from atmospheric conditions, if it is proved that the wagon was not loaded beyond the permitted load limit when made available for carriage at the forwarding station;
- (d) in the case of an increase of weight during transit which does not cause overloading, if it is proved that the increase was due to atmospheric conditions;
- (e) in the case of an incorrect declaration of weight, without there being any overloading, if the difference between the weight indicated in the consignment note and the ascertained weight does not exceed two per centum of the declared weight.

11. When the overloading of a wagon is established by the forwarding station or by an intermediate station the excess load may be removed from the wagon notwithstanding that no surcharge is due. Where necessary the sender shall be invited without delay to state what is to be done with the excess load.

Where, however, a consignee has modified the contract of carriage by virtue of Article 22 of this Convention, he shall be notified and invited to give instructions in regard to the excess load.

The excess load shall be charged for the distance carried in accordance with the carriage charges applicable to the main load, together with any surcharge which may be due under paragraph 7 of this Article; if the excess load is unloaded, the charge for unloading shall be determined by the tariff of supplementary charges of the railway which carried out the unloading.

If the person entitled to do so directs that the excess load be forwarded to the station to which the main load has been consigned, or to another station, or directs that it be returned to the forwarding station, the excess load shall be treated as a separate consignment.

Article 8

The making of the contract of carriage. Duplicate of the consignment note

1. The contract of carriage shall come into existence as soon as the forwarding railway has accepted the goods for carriage together with the consignment note. The forwarding station shall certify such acceptance by affixing to the consignment note its stamp bearing the date of acceptance.

2. The stamping shall take place immediately after the whole consignment which is the subject of the consignment note has been handed to the railway and such charges as the sender has undertaken to pay have been

des frais que l'expéditeur prend à sa charge. Cette apposition doit avoir lieu en présence de l'expéditeur si celui-ci le demande.

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

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

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

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

Article 9

Tarifs. Accords particuliers

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

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

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

- (a) si un tarif international prévoit l'extension d'un tarif intérieur au parcours total, les délais de publication de ce tarif intérieur sont applicables ;
- (b) si les majorations des prix d'un tarif international sont consécutives à un relèvement général des prix des tarifs intérieurs d'un chemin de fer participant, elles entrent en vigueur le lendemain de leur publication, à condition que l'adaptation des prix du tarif international qu'entraîne ce relèvement ait été annoncée au moins quinze jours à l'avance. Cette annonce ne peut toutefois pas être antérieure à la date de la publication du relèvement des prix des tarifs intérieurs en cause ;
- (c) si les prix de transport et frais accessoires prévus dans les tarifs internationaux doivent être modifiés pour tenir compte des fluctuations de change ou si des erreurs manifestes doivent être rectifiées, ces modifications et rectifications entrent en vigueur le lendemain de leur publication.

paid. The stamping shall take place in the presence of the sender if he so requests.

3. When stamped the consignment note shall be evidence of the contract of carriage.

4. In respect of goods to be loaded by the sender under the tariffs or under agreements made with him, if such agreements are authorised at the forwarding station, the particulars in the consignment note relating either to the weight or to the number of packages shall only be evidence against the railway if verification of such weight or number of packages has been made by the railway and certified in the consignment note. If necessary these particulars may be proved by means other than such verification and certification made by the railway in the consignment note.

5. The railway shall certify receipt of the goods and the date of acceptance for carriage by affixing the date stamp on the duplicate of the consignment note, before returning the duplicate to the sender.

The duplicate shall not have effect either as the consignment note accompanying the consignment or as a bill of lading.

Article 9

Tariffs. Private agreements

1. Carriage charges, whether or not calculated separately for different sections of the route, and supplementary charges shall be calculated in accordance with the tariffs which are legally in force and duly published in each State and which are applicable at the time the contract of carriage is made.

The publication of international tariffs shall, however, be compulsory only in those States whose railways participate in such tariffs as railways of departure or destination.

Increases in international tariffs, and any other measures that have the effect of making the conditions of carriage prescribed in such tariffs more onerous, shall not come into force until at least 15 days after their publication, except in the following cases:

- (a) if an international tariff makes provision for the extension of an internal tariff to cover the whole route, the periods for the publication of such internal tariff shall be applicable;
- (b) if increases in the rates contained in an international tariff follow a general increase in the rates contained in the internal tariffs of a participating railway they shall come into force on the day after their publication, on condition that the alteration of the rates contained in the international tariff made necessary by such increase has been announced at least 15 days in advance. Such announcement may not however be prior to the publication of the increase in the internal tariff rates in question;
- (c) if the carriage charges and supplementary charges provided for in the international tariffs have to be amended in order to take account of fluctuations in the rates of exchange, or if obvious errors have to be corrected, such amendments and corrections shall come into force on the day after their publication.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 10

Itinéraires et tarifs applicables

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

The tariffs shall contain all the information necessary for calculating carriage and supplementary charges, and shall specify where necessary the conditions under which rates of exchange will be taken into account.

2. The tariffs shall indicate all the conditions specially applicable to different types of service and particularly whether they apply to *grande vitesse* or *petite vitesse* service. If for all or certain goods, or between certain points, a railway has a system of tariffs applicable to one type of service only, such tariffs may be applied to goods consigned under either a white or red-bordered consignment note, subject to the conditions as to transit periods applicable to each of such consignment notes under the provisions of Article 6 (4) and Article 11 of this Convention.

The conditions of the tariffs shall be valid unless contrary to this Convention, in which case they shall be void.

International tariffs may be declared compulsorily applicable in international traffic to the exclusion of the internal tariffs, provided that on average they do not lead to appreciably higher charges than those which would result if the sum of the internal tariffs were applied.

The application of an international tariff may be made conditional upon there being an express request for it in the consignment note.

3. The tariffs shall be applied to all users on the same conditions.

Railways may with the consent of their Governments enter into private agreements for reduced charges or other advantages, provided that comparable conditions are afforded to users in comparable circumstances.

Reductions in charges may be granted for the purpose of railway or public services or for charitable purposes.

Publication of the measures taken by virtue of the second and third subparagraphs above shall not be compulsory.

4. No sum shall be charged by the railways on their own account over and above the carriage and supplementary charges provided for in the tariffs, other than sums disbursed by them, such as customs duties, octroi or police dues, costs of cartage from one station to another which are not shown in the tariff, cost of repairing exterior or interior packing of goods necessary for their preservation, and other similar expenses. Such charges shall be duly noted and entered separately in the consignment note, to which the supporting documents shall be attached. When such charges are to be paid by the sender, the supporting documents shall not be delivered to the consignee with the consignment note, but shall be forwarded to the sender with the account of charges referred to in Article 17 (7) of this Convention.

Article 10

Routes and tariffs applicable

1. The sender may stipulate in the consignment note the route to be followed, indicating it by reference to frontier points or frontier stations and, where necessary, to transit stations between railways; he may only indicate frontier points and frontier stations which are open to traffic between the forwarding and destination places concerned.

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

- (a) la désignation des gares où doivent s'effectuer les formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives, ainsi que celle des gares où des soins spéciaux doivent être donnés à l'envoi (soins à donner aux animaux, reglaçage, etc.);
- (b) la désignation des tarifs à appliquer, en tant qu'elle suffit à déterminer les gares entre lesquelles les tarifs revendiqués doivent être appliqués;
- (c) l'indication du paiement de tout ou partie des frais jusqu'à X (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifications des pays limitrophes).

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

- (a) que les formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives, ainsi que les soins spéciaux à donner à l'envoi (soins à donner aux animaux, reglaçage, etc.), aient toujours lieu aux gares désignées par l'expéditeur;
- (b) que les frais et les délais de livraison ne soient pas supérieurs aux frais et aux délais calculés par l'itinéraire indiqué par l'expéditeur.

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

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

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

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

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

Article 11

Délais de livraison

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

2. The following shall be regarded as routeing instructions:

- (a) designation of stations where formalities required by Customs and other administrative authorities are to be carried out, and of stations where special care is to be given to the consignment (attention to animals, re-icing, etc.);
- (b) designation of the tariffs to be applied, if such designation is sufficient to determine the stations between which the tariffs requested are to be applied;
- (c) instructions as to the payment of the whole or a part of the charges up to X (X indicating by name the point from which the tariffs of neighbouring countries apply).

3. Except in the cases specified in Article 5 (4) and (5) and Article 24 (1) of this Convention, the railway may not carry the goods by a route other than that indicated by the sender unless:

- (a) the formalities required by Customs and other administrative authorities, as well as the special care to be given to the consignment (attention to animals, re-icing, etc.), will in any event be carried out at the stations indicated by the sender; and
- (b) the charges and the transit periods will not be greater than the charges and transit periods calculated according to the route indicated by the sender.

4. Subject to the provisions of paragraph 3 above, the charges and transit periods shall be calculated according to the route indicated by the sender, or, in the absence of any such indication, according to the route chosen by the railway.

5. The sender may stipulate in the consignment note which tariffs are to be applied. The railway shall be obliged to apply such tariffs if the conditions laid down for their application have been fulfilled.

6. If the instructions given by the sender are not sufficient to indicate the route or tariffs to be applied, or if any of these instructions are inconsistent with one another, the railway shall choose the route or tariffs which appear to it to be the most advantageous to the sender.

The railway shall not be liable for any loss or damage suffered as a result of this choice, except in the case of wilful misconduct or gross negligence.

7. If a through international tariff exists from the forwarding station to the destination station and if, in the absence of sufficient instructions from the sender, the railway has applied this tariff, the railway shall, at the request of the person entitled, reimburse him any difference between the carriage charges thus applied and those which would have resulted had the sum of other tariffs been applied to the same route, but only to the extent that such difference exceeds 10 francs per consignment note.

Article 11

Transit periods

1. The transit periods shall be specified either in the regulations in force between the railways participating in the carriage, or in international tariffs applicable from the forwarding station to the destination station. The transit

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

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

(a) pour la grande vitesse:

1° délai d'expédition 12 heures;

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

(b) pour la petite vitesse:

1° délai d'expédition 24 heures;

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

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

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

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

(b) pour les transports qui empruntent:

soit la mer ou les voies navigables intérieures par bac ou par bateau,
soit une route ne comportant pas de voie ferrée,

soit certains raccordements reliant deux lignes d'un même réseau ou de réseaux différents,

soit une ligne secondaire,

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

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

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

soit un développement anormal du trafic,

soit des difficultés anormales pour l'exploitation.

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

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

§ 6.—Le délai de livraison 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

periods so specified shall not exceed those which would result from the application of the provisions of the following paragraphs.

2. In the absence of any indication in regard to transit periods in the regulations or international tariffs as provided in paragraph 1 above, and subject to the provisions of the following paragraphs, the transit periods shall be as follows:

(a) for *grande vitesse*:

- (i) period for despatch 12 hours;
- (ii) period for conveyance, for every 300 km.* or fraction of 300 km. of distance to which the tariffs apply 24 hours;

(b) for *petite vitesse*:

- (i) period for despatch 24 hours;
- (ii) period for conveyance, for every 200 km.† or fraction of 200 km. of distance to which the tariffs apply 24 hours.

3. The period for conveyance shall be calculated on the total distance between the forwarding station and the destination station; the period for despatch shall be counted only once, irrespective of the number of systems traversed.

4. The laws and regulations of each State shall determine to what extent the railways shall be entitled to fix additional transit periods in the following cases:

(a) for consignments handed in for carriage at places other than stations or for consignments to be delivered at such places;

(b) for consignments requiring carriage:

by sea or inland navigable waterways by ferry or ship,

by a land route not served by rail,

by certain junction lines connecting two lines of the same system or of different systems,

by a secondary line, or

by a line which is not of standard gauge;

(c) for consignments charged at reduced rates in accordance with special and exceptional internal tariffs;

(d) in exceptional circumstances causing:

either an exceptional increase in traffic, or

exceptional operating difficulties.

5. Any additional transit period under paragraph 4 (a), (b) and (c) above shall be shown in the tariffs.

Any additional transit period under paragraph 4 (d) above shall be published and shall not come into force before it has been published.

6. The transit period shall run from midnight next following acceptance of the goods for carriage by the railway as provided in Article 8 (1) of this Convention. In the case, however, of traffic consigned *grande vitesse*, the period

* Approximately 186 miles.

† Approximately 124 miles.

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

§ 7.—Le délai de livraison est suspendu :

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

1° la vérification conforme à l'article 7, §§ 2 et 3, qui fait apparaître des différences par rapport aux inscriptions dans la lettre de voiture ;

2° l'accomplissement des formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives ;

3° la modification du contrat de transport ordonnée en vertu de l'article 21 ou de l'article 22 ;

4° les soins spéciaux à donner à l'envoi (soins à donner aux animaux, réglage, etc.) ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 12

Etat de la marchandise. Emballage

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

shall start 24 hours later if the day which follows the day of acceptance for carriage is a Sunday or a legal holiday, unless the forwarding station is open for *grande vitesse* traffic on Sundays or legal holidays.

7. The transit period shall be suspended:

- (a) for all consignments, except in the case of wrongful act or neglect by the railway, during the period of delay necessitated by:
 - (i) examination in accordance with Article 7 (2) and (3) of this Convention, which reveals differences from the information shown in the consignment note;
 - (ii) the carrying out of the formalities required by Customs and other administrative authorities;
 - (iii) modifications of the contract of carriage under Article 21 or Article 22 of this Convention;
 - (iv) special care to be given to the consignment (attention to animals, re-icing, etc.);
 - (v) any interruption of traffic temporarily preventing the beginning or continuation of carriage;
- (b) for *petite vitesse* consignments on Sundays and legal holidays;
- (c) for *grande vitesse* consignments on Sundays and certain legal holidays if, in any State, the laws or regulations provide for the total or partial interruption of transport by *grande vitesse* on those days.

The reason for and the duration of the suspension of the transit period provided for under (a) shall be entered in the consignment note. If necessary these suspensions of the transit period may be proved by means other than by the particulars entered in the consignment note.

8. When the transit period terminates after the time at which the destination station closes, the period shall be extended until 2 hours after the time at which the station next opens.

In addition, in the case of *grande vitesse* consignments, if the transit period ends on a Sunday or a holiday as defined in paragraph 7 (c) above, this period shall be extended until the same time on the next working day.

9. The requirements as to the transit period shall be deemed to have been met if, before its expiry:

- (a) in the case where consignments are to be delivered at a station and notice of arrival must be given, such notice is given and the goods are held at the disposal of the consignee;
- (b) in the case where consignments are to be delivered at a station and notice of arrival need not be given, the goods are held at the disposal of the consignee;
- (c) in the case of consignments which are to be delivered to some place other than a station, the goods are placed at the disposal of the consignee.

Article 12

Condition of the goods. Packing

1. When the railway accepts for carriage goods showing manifest signs of damage, it may require the condition of such goods to be specially indicated in the consignment note.

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

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

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

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

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

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

(a) des marques et des numéros ou, à défaut, l'adresse du destinataire;

(b) la gare destinataire.

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

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

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

§ 7.—Sauf exception expressément prévue dans les tarifs, ne sont pas transportés autrement que par wagons complets les objets fragiles (tels que la porcelaine, la poterie, la verrerie), les objets qui s'éparpilleraient dans les wagons (tels que les fruits, les noix, les fourrages, les pierres), ainsi que les marchandises qui pourraient salir ou détériorer les autres colis (telles que le charbon, la chaux, la cendre, les terres ordinaires, les terres à 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.

2. When the nature of the goods is such as to require packing, the sender shall so pack them as to preserve them from total or partial loss or damage in transit and to avoid risk of damage to persons, equipment or other goods.

The packing shall also conform to the provisions of the tariffs and the regulations of the forwarding railway.

3. If the sender has not complied with the provisions of paragraph 2 above the railway may either refuse the consignment or require the sender to acknowledge in the consignment note the absence or defective condition of packing, with an exact description thereof.

4. The sender shall be liable for all the consequences of the absence of packing or of its defective condition. In particular, he shall be required to make good any loss or damage suffered by the railway from this cause. If the consignment note contains no mention of the absence or defective condition of packing the burden of proof of such absence or defect shall rest upon the railway.

5. When a sender habitually despatches from the same station goods of the same nature requiring packing, and habitually presents them either without packing or with similar defective packing, he need not comply with the provisions of paragraph 3 above in respect of each consignment if he deposits at that station a general declaration in the form set out in Annex III to this Convention. In such cases a reference to the general declaration deposited at the forwarding station shall be included in the consignment note.

6. Unless otherwise provided in the tariffs, the sender shall, in the case of consignments of less than wagon loads, indicate on each package in a clear and indelible manner which will avoid confusion and correspond exactly with the details in the consignment note:

- (a) marks and numbers or, failing that, the address of the consignee;
- (b) the destination station.

If the regulations applicable to the forwarding railway so require, the name and address of the consignee shall be shown either on the outside or within a folded label which may only be opened if the consignment note is missing.

The information required under (a) and (b) above shall also be shown on each article or package comprised in a complete wagon load which, when forwarded by rail and sea, requires to be transhipped.

Old marks or labels shall be obliterated or removed by the sender.

7. Unless otherwise provided in the tariffs, fragile articles (such as glass-ware, china and pottery), goods which can become scattered in wagons (such as nuts, fruit, fodder, stones), and also goods which can taint or damage other packages (such as coal, lime, cinders, ordinary earth, coloured earths) shall not be carried otherwise than in complete wagon loads, unless packed or fastened together in such a manner that they cannot become broken or lost, or taint or damage other packages.

Article 13

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

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

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE II.—EXECUTION 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.

Article 13

Documents to be furnished for formalities required by the Customs and other administrative authorities. Customs seals

1. The sender shall attach to the consignment note the documents necessary for the completion of formalities required by the Customs and other administrative authorities before delivery of the goods to the consignee. Such documents shall relate only to goods which are the subject of one and the same consignment note, unless otherwise provided by regulations, or Government orders, or by tariffs.

When these documents cannot be attached to the consignment note, the sender shall ensure their delivery in sufficient time to the station, customs office or office of any other authority where the formalities are to be completed; the office at which such documents will be held at the disposal of the railway shall be indicated in the consignment note.

2. The railway shall not be obliged to verify the correctness and sufficiency of the documents furnished.

The sender shall be liable to the railway for any loss or damage resulting from the absence or insufficiency or of any irregularity in such documents, except in the case of wrongful act or neglect by the railway.

The railway, in the case of any wrongful act or neglect on its part, shall be liable for any consequences arising out of the loss, non-use or misuse of the documents referred to in the consignment note and accompanying that document or deposited with the railway; provided that the compensation payable by the railway shall not exceed that payable in the event of loss of the goods.

3. The sender shall comply with the customs regulations as to the packing and sheeting of the goods. The railway may refuse consignments bearing a damaged or defective customs seal.

If the sender has not packed or sheeted the goods in compliance with the customs regulations, the railway shall be entitled to do so. The cost shall be charged against the goods.

CHAPTER II.—PERFORMANCE OF THE CONTRACT OF CARRIAGE

Article 14

Handing of goods to the railway for carriage, and loading of goods

1. The handing of goods to the railway for carriage shall be governed by the laws and regulations in force at the forwarding station.

2. Loading shall be the duty of the railway or the sender according to the regulations in force at the forwarding station, unless otherwise provided in this Convention or unless the consignment note includes a reference to a special agreement between the sender and the railway.

If loading is carried out by the sender he shall be liable for all the consequences of faulty loading. In particular he shall make good any loss or damage which the railway may have suffered from such faulty loading. The burden of proof of faulty loading shall rest upon the railway.

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

Article 15

Formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives

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

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

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

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

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

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

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

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

Le chemin de fer peut procéder comme il est indiqué 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.

3. Unless otherwise provided in this Convention, goods shall be conveyed in covered wagons, open wagons, wagons specially fitted, or sheeted open wagons according to the provisions of the relevant international tariffs. If there are no relevant international tariffs, or if such tariffs do not contain any provisions on the subject, the regulations in force at the forwarding station shall apply throughout the whole of the route.

Article 15

Formalities required by the Customs and other administrative authorities

1. In transit, the formalities required by the Customs and other administrative authorities shall be completed by the railway which may, at its own discretion, either delegate this duty to an agent or do the work itself. In either case the obligations of the railway shall be those of an agent.

The sender by so indicating in the consignment note, or the consignee by giving instructions as provided for in Article 22 of this Convention may, however, ask:

- (a) to be present himself or to be represented by an agent at the carrying out of the formalities referred to in the preceding sub-paragraph for the purpose of furnishing any information or explanations required;
- (b) if and to the extent permitted by the laws and regulations of the country in which the formalities required by the Customs or other administrative authorities are to be carried out, to complete such formalities himself or to have them completed by an agent and, if necessary, effect payment of customs duty and other expenses.

Neither the sender, nor the consignee who has the right of disposal, nor the agent of either shall have any right to take possession of the goods.

If for the completion of the formalities required by the Customs or other administrative authorities the sender has designated a station where the regulations in force do not permit of the completion of such formalities, or if he has indicated for this purpose any other procedure which cannot be followed, the railway shall act in the manner which appears to it to be most favourable to the interests of the party concerned and shall inform the sender of the measures taken.

If the sender has inserted in the consignment note an entry that he is responsible for charges which include customs duty the railway shall have the choice of carrying out customs formalities either in course of transit or at the destination station.

2. Subject to the exception contained in the final sub-paragraph of paragraph 1 of this Article the consignee shall be entitled to carry out customs formalities at the destination station if that station has a customs office and the consignment note provides for customs clearance on arrival, or if, in the absence of such provision, the goods arrive under customs control. If the consignee exercises this right he shall pay in advance the charges due on the consignment.

If the consignee does not take possession of the consignment note within the period fixed by the regulations in force at the destination station, the railway may proceed in the manner indicated in paragraph 1 of this Article.

Article 16

Livraison

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

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

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

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

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

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

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

Article 17

Paiement des frais

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

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

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

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

Article 16

Delivery

1. The railway shall deliver the consignment note and the goods to the consignee at the destination station against a receipt and payment of the amounts chargeable to the consignee by the railway.

Acceptance of the consignment note renders the consignee liable to pay to the railway the amounts chargeable to him.

2. It shall be equivalent to delivery of the goods to the consignee if they have been handed over, in accordance with the provisions in force, to the Customs or revenue authorities at their premises or warehouses, when these are not in the care of the railway, or if they have been deposited for storage with the railway, a forwarding agent or a warehouseman.

3. The laws and regulations in force at the destination station shall determine whether the railway is entitled or obliged to convey the goods to the address of the consignee. If the railway conveys the goods, or procures their conveyance, to the address of the consignee, delivery shall only be deemed to have been effected at the time when they are so delivered.

4. After the arrival of the goods at the destination station, the consignee shall be entitled to require the railway to deliver to him the consignment note and the goods. If the loss of the goods is established or if the goods have not arrived after the expiry of the period provided for in Article 30 (1) of this Convention, the consignee shall be entitled to enforce in his own name against the railway any rights he may have acquired by reason of the contract of carriage.

5. The person entitled to delivery may refuse to accept the goods even when he has received the consignment note and paid the charges if and so long as an examination for which he has asked in order to verify alleged damage has not been made.

6. In all other respects, delivery of goods shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the country of destination.

Article 17

Payment of charges

1. The charges (carriage charges, supplementary charges, customs duties and other charges incurred from the time of acceptance for carriage to the time of delivery) shall be paid by the sender or the consignee in accordance with the following provisions.

In applying these provisions, charges which, according to the applicable tariff, are to be added to the standard rates or exceptional rates in calculating the carriage charges, shall be deemed to be carriage charges.

2. A sender who undertakes to pay all or part of the charges shall indicate accordingly in the consignment note in the space provided for the purpose as follows:

- (a) "*franco de tous frais*", if he undertakes to pay all charges of every kind (carriage charges, supplementary charges, customs duties and other charges);

- (b) “franco de tous frais, à l’exception de . . .” (désignation exacte des frais qu’il ne prend pas en charge), lorsqu’il prend à sa charge tous les frais sous réserve des exceptions exactement indiquées;
- (c) “franco”, s’il prend à sa charge la totalité du prix de transport ainsi que tous les frais accessoires qui, d’après les règlements et les tarifs intérieurs du pays expéditeur ou, le cas échéant, d’après le tarif international appliqué, peuvent être mis en compte par la gare expéditrice au moment de la remise au transport:
- (d) “franco y compris . . .”, s’il prend à sa charge des frais en sus de ceux indiqués sous (c); il doit désigner exactement ces frais;
- (e) “franco de port”, s’il prend à sa charge uniquement le prix de transport;
- (f) “franco de douane”, s’il prend à sa charge toutes les sommes que la douane perçoit du chemin de fer, ainsi que les frais accessoires et autres frais à percevoir par le chemin de fer pour le dédouanement;
- (g) l’une des mentions prévues ci-dessus complétée par les mots: “. . . jusqu’à X” (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifications des pays limitrophes), s’il prend à sa charge tout ou partie des frais jusqu’à X, mais à l’exclusion de tous frais se rapportant au pays ou au chemin de fer subséquent;
- (h) “franco pour . . .”, s’il prend à sa charge une somme déterminée. Cette somme doit être indiquée en toutes lettres; elle doit être exprimée dans la monnaie du pays expéditeur, sauf dispositions contraires dans les tarifs.

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

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

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

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

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

- (b) “*franco de tous frais, à l’exception de . . .*” (exact description of the charges which he does not undertake to pay), if he undertakes to pay all charges subject to the exceptions exactly indicated;
- (c) “*franco*”, if he undertakes to pay all carriage charges and in addition all supplementary charges which, according to the regulations and internal tariffs in force in the forwarding country or, as the case may be, according to the rates of the international tariff which has been applied, can be raised by the forwarding station, at the time the goods are handed in for carriage;
- (d) “*franco y compris . . .*”, if he undertakes to pay charges additional to those referred to in (c); in which case he shall give an exact description of those charges;
- (e) “*franco de port*”, if he undertakes to pay carriage charges only;
- (f) “*franco de douane*”, if he undertakes to pay all sums collected by the Customs authorities from the railway, in addition to the supplementary and other charges which the railway makes for customs clearance;
- (g) one of the indications provided for above, completed by the words: “. . . up to X” (X indicating by name the point at which the tariffs applied by adjacent countries take effect), if he undertakes to pay all or part of the charges up to X, but excluding all charges relating to the subsequent country or railway;
- (h) “*franco pour . . .*”, if he undertakes to pay a fixed amount. This amount shall be shown in words; it shall be expressed in the currency of the forwarding country except when provision is made to the contrary in the tariffs.

The sender may enter in the same consignment note several of the above indications, if they are compatible with one another.

Supplementary charges and other charges which, according to the regulations and internal tariffs of the forwarding country or, as the case may be, according to the rates of the international tariff which has been applied, are to be calculated for the whole of the route over which the charges apply, and the charge for interest in delivery laid down in Article 20 (2) of this Convention, shall always be paid in full by the sender, in the case of payment of the charges in accordance with (g) combined with one of the indications set out in (a), (b), (c) or (d).

3. The international tariffs may, as regards payment of charges, prescribe the exclusive use of certain indications set out in paragraph 2 of this Article or the use of other indications.

4. Charges which the sender has not undertaken to pay shall be deemed to be payable by the consignee, provided that such charges shall be payable by the sender if the consignee has not taken possession of the consignment note, nor exercised his rights under Article 16 (4) of this Convention, nor modified the contract of carriage in accordance with Article 22 of this Convention.

5. Supplementary charges, such as charges for demurrage, warehousing and weighing, which arise out of an act for which the consignee is responsible or out of a request which he has made, shall be paid by him.

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

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

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

Article 18

Rectification des perceptions

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

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

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

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

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

Article 19

Remboursements et débours

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

6. The forwarding railway may require the sender to prepay the charges in the case of goods which in its opinion are liable to rapid deterioration or which, by reason of their low value or their nature, do not provide sufficient cover for such charges.

7. If the amount of the charges which the sender undertakes to pay cannot be ascertained exactly at the time the goods are handed in for carriage the railway may require as security a deposit approximating to the amount of such charges for which a receipt shall be given. Such charges shall be entered in a recharge note and a settlement of accounts shall be made with the sender not later than 30 days after the expiry of the transit period. A detailed statement of charges as set out in the recharge note shall be delivered to the sender in return for the receipt.

8. The forwarding station shall specify, both in the consignment note and in the duplicate, the amount of the charges paid or undertaken to be paid at the forwarding station unless the instructions or tariffs in force at the forwarding station provide that these charges need only be specified in the duplicate. In the cases provided for in paragraph 7 of this Article these charges are to be specified neither in the consignment note nor in the duplicate.

Article 18

Correction of charges

1. In the case of incorrect application of a tariff or of error in determining or collecting charges, overcharges shall be refunded by the railway and undercharges paid to the railway.

2. Overcharges discovered by the railway shall forthwith be brought to the notice of the person concerned if they exceed 1 franc per consignment note and settled as soon as possible.

3. If the consignee has not taken possession of the consignment note the sender shall be responsible for payment to the railway of any amounts undercharged. When the consignment note has been accepted by the consignee or when the contract of carriage has been modified as provided in Article 22 of this Convention, the sender shall be responsible for payment of an undercharge *only in so far as it relates to the charges which he has undertaken to pay by his declaration in the consignment note*: any balance of the undercharge shall be paid by the consignee.

4. If the sums due under this Article exceed 10 francs per consignment note they shall bear interest at five per centum per annum.

Such interest shall be calculated from the date of the demand for payment or from the date of the claim referred to in Article 41 of this Convention or, if there has been no such demand or claim, from the date of the institution of legal proceedings.

Article 19

"Cash on delivery" charges and disbursements

1. The sender may make the consignment subject to a "cash on delivery" charge not exceeding the value of the goods. Such charge shall be expressed in the currency of the country of departure but the tariffs may provide for 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 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 des dispositions en vigueur à la gare expéditrice.

Article 20

Déclaration d'intérêt à la livraison

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

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

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

CHAPITRE III.—MODIFICATION DU CONTRAT DE TRANSPORT

Article 21

Droit pour l'expéditeur de modifier le contrat de transport

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

- (a) que le marchandise soit retirée à la gare expéditrice;
- (b) que le marchandise soit arrêtée en cours de route;
- (c) que la livraison de la marchandise soit ajournée;
- (d) que la marchandise soit livrée à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de voiture;
- (e) que la marchandise soit livrée à une gare autre que la gare destinataire indiquée sur la lettre de voiture ou qu'elle soit retournée à la gare expéditrice; dans ce cas, l'expéditeur peut prescrire qu'une expédition commencée en petite vitesse soit continuée en grande vitesse ou

2. The railway shall not be obliged to pay “cash on delivery” charges until the amount thereof has been received from the consignee. The amount shall be placed at the sender’s disposal within thirty days of payment by the consignee; in case of delay interest at five per centum per annum shall be due from the date of the expiry of that period.

3. If the goods are delivered, in whole or in part, to the consignee without previous collection of the “cash on delivery” charge, the railway shall pay to the sender the amount of any loss sustained by him not exceeding the amount of such charge without prejudice to the right of action of the railway against the consignee.

4. If the goods are consigned subject to a “cash on delivery” charge the railway shall be entitled to charge the collection fee laid down in the tariffs; such fee shall be payable notwithstanding that the “cash on delivery” charge may be cancelled or reduced by modification of the contract of carriage (Article 21 (1) of this Convention).

5. Disbursements shall only be allowed if made in accordance with the regulations in force at the forwarding station.

Article 20

Declaration of interest in delivery

1. Any consignment may be the subject of a declaration of interest in delivery entered in the consignment note in accordance with Article 6 (7) (c) of this Convention.

The amount declared shall be shown in the currency of the country of departure, in gold francs, or in such other currency as may be determined by the tariffs.

2. The charge for interest in delivery shall be calculated for the whole of the route concerned, in accordance with the tariffs of the forwarding railway.

CHAPTER III.—MODIFICATION OF THE CONTRACT OF CARRIAGE

Article 21

Right of the sender to modify the contract of carriage

1. The sender shall be entitled to modify the contract of carriage by giving orders that:

- (a) the goods are to be withdrawn at the forwarding station;
- (b) the goods are to be stopped in transit;
- (c) delivery of the goods is to be delayed;
- (d) the goods are to be delivered to a person other than the consignee shown in the consignment note;
- (e) the goods are to be delivered at a station other than the destination station shown in the consignment note, or that they are to be returned to the forwarding station; in which case the sender may require that a consignment forwarded initially by *petite vitesse* shall be reforwarded by *grande vitesse* or *vice versa* if the station where the consignment has

inversement, à condition que la gare où le transport a été arrêté soit ouverte aux deux services; il peut également prescrire le tarif à appliquer et l'itinéraire à suivre.

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

- (f) à l'établissement d'un remboursement;
- (g) à l'augmentation, à la diminution ou au retrait du remboursement;
- (h) à la prise en charge de frais d'un envoi non affranchi ou à l'augmentation des frais pris en charge selon les modalités de l'article 17, § 2.

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

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

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

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

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

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

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

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

been stopped provides both kinds of service; the sender may also indicate the tariff to be applied and the route to be followed.

Unless otherwise provided in the tariffs of the forwarding railway, requests for modification of the contract of carriage shall also be accepted when their purpose is:

- (f) making the consignment subject to a "cash on delivery" charge;
- (g) the increase, decrease or cancellation of a "cash on delivery" charge;
- (h) the undertaking to pay charges relating to a consignment which has not been prepaid or the increase of charges, undertaken in accordance with the provisions of Article 17 (2) of this Convention.

Orders other than those enumerated above shall not be accepted. International tariffs may, however, entitle the sender to modify the contract of carriage by giving orders in addition to those indicated above.

Orders shall not be accepted if compliance with them would result in a division of the consignment.

2. The subsequent orders referred to above shall be given by means of a written declaration in the form set out in Annex IV (a) to this Convention.

Such declaration shall be reproduced and signed by the sender in the duplicate of the consignment note which shall be presented to the railway at the same time. The forwarding station shall certify that the subsequent order has been received by affixing its date stamp on the duplicate note below the declaration made by the sender. This duplicate shall then be returned to him. A railway complying with a sender's orders without requiring production of such duplicate shall be liable for any loss or damage thereby caused to the consignee if the duplicate has been delivered to him by the sender.

If the sender requests the increase, decrease or cancellation of a "cash on delivery" charge, he shall produce the document which was originally delivered to him. In the case of increase or decrease of the "cash on delivery" charge, such document shall be returned to the person concerned after correction; it shall be surrendered by that person in the event of cancellation of the charge.

Any subsequent orders given by the sender in a form other than that prescribed shall be void.

3. No railway shall carry out subsequent orders given by the sender unless they are transmitted through the forwarding station.

If the sender so requests, the destination station or the station at which the consignment is to be stopped shall be notified, at the expense of the sender, by telegram or telephone message sent by the forwarding station and confirmed in writing. Unless otherwise provided in the international tariff or other agreements between the railways concerned, the destination station or the station at which the consignment is to be stopped shall carry out the subsequent order, without awaiting confirmation, when the telegram or telephone message originates from the forwarding station, which shall be verified in case of doubt.

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

- (a) lorsque la lettre de voiture a été retirée par le destinataire ;
- (b) lorsque celui-ci a fait valoir le droit résultant pour lui du contrat de transport conformément à l'article 16, § 4 ;
- (c) lorsque le destinataire est autorisé, conformément à l'article 22, à donner des ordres, dès que l'envoi est entré dans le territoire douanier du pays de destination.

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

Article 22

Droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport

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

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

Le destinataire peut ordonner :

- (a) que la marchandise soit arrêtée en cours de route ;
- (b) que la livraison de la marchandise soit ajournée ;
- (c) que la marchandise soit livrée, dans le pays de destination, à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de voiture ;
- (d) que les formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives soient effectuées selon l'un des modes prévus à l'article 15, § 1, deuxième alinéa.

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

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

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

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

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

4. The sender's right to modify the contract of carriage shall, notwithstanding that he is in possession of the duplicate of the consignment note, cease when one of the following cases applies:

- (a) when the consignee has taken possession of the consignment note;
- (b) when the consignee has exercised his right under the contract of carriage in accordance with Article 16 (4) of this Convention;
- (c) when the consignment has entered the customs territory of the country of destination, provided that the consignee is entitled, in accordance with Article 22 of this Convention, to give orders.

After the sender's right to modify the contract of carriage has ceased to exist, the railway shall comply with the orders of the consignee.

Article 22

Right of the consignee to modify the contract of carriage

1. The consignee shall be entitled to modify the contract of carriage if the sender has not undertaken to pay the charges relating to carriage in the country of destination, and has not inserted in the consignment note the indication provided for in Article 6 (7) (h) of this Convention.

Any orders which the consignee may give shall have effect only when the consignment has entered the customs territory of the country of destination.

The consignee may give orders that:

- (a) the goods are to be stopped in transit;
- (b) delivery of the goods is to be delayed;
- (c) the goods are to be delivered in the country of destination to a person other than the consignee shown in the consignment note;
- (d) the formalities required by Customs and other administrative authorities shall be carried out in accordance with one of the methods set out in the second sub-paragraph of Article 15 (1) of this Convention.

In addition, unless provision is made to the contrary in international tariffs, the consignee may give orders that:

- (e) the goods are to be delivered in the country of destination at a station other than the destination station indicated in the consignment note. In that event, he may direct that a consignment sent initially by *petite vitesse* shall be reforwarded by *grande vitesse* or *vice versa* if the station where the consignment has been stopped provides both kinds of service. He may also indicate the tariff to be applied and the route to be followed.

Orders other than those enumerated above shall not be accepted. International tariffs may, however, entitle the consignee to modify the contract of carriage by giving orders in addition to those indicated above.

Orders shall not be accepted if compliance with them would result in a division of the consignment.

2. The orders referred to above shall be given by addressing, either to the, destination station or to the station of entry into the country of destination, a written declaration in the form set out in Annex IV (b) to this Convention.

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

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

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

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

- (a) lorsqu'il a retiré la lettre de voiture;
- (b) lorsqu'il a fait valoir les droits résultant pour lui du contrat de transport conformément à l'article 16, § 4;
- (c) lorsque la personne désignée par lui conformément au § 1, lettre (c), a retiré la lettre de voiture ou lorsqu'elle a fait valoir ses droits conformément à l'article 16, § 4.

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

Article 23

Exécution des ordres ultérieurs

§ 1.—Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres qui lui sont donnés en vertu des articles 21 ou 22, ni apporter 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.

Any order given by the consignee in a form other than that prescribed shall be void.

It shall not be necessary for the consignee to produce the duplicate of the consignment note in order to exercise his right to modify the contract of carriage.

3. If the consignee so requests, the station which has received the order shall send it, at the expense of the consignee, by telegram or telephone message, confirmed in writing, to the station which is to carry out the order; the station shall carry out the order, without awaiting confirmation, when the telegram or telephone message originates from the competent station, which shall be verified in case of doubt.

4. The consignee's right to modify the contract of carriage shall cease in any of the following cases:

- (a) when he has taken possession of the consignment note;
- (b) when he has exercised his rights under the contract of carriage in accordance with Article 16 (4) of this Convention;
- (c) when the person designated by him in accordance with sub-paragraph 1 (c) of this Article has taken possession of the consignment note or exercised his rights in accordance with Article 16 (4) of this Convention.

5. If the consignee has given orders for delivery of the goods to another person, that person shall not be entitled to modify the contract of carriage.

Article 23

The carrying out of subsequent orders

1. The railway shall not refuse to give effect to orders given under Articles 21 and 22 of this Convention or delay doing so unless:

- (a) it is no longer possible to give effect to the orders by the time they reach the station responsible for doing so;
- (b) compliance with the orders would interfere with normal railway working;
- (c) the order is to change the destination station and to carry it out would contravene the laws and regulations in force in one of the territories to be traversed, and in particular the requirements of the Customs and other administrative authorities;
- (d) the order is to change the destination station, and the value of the goods will not, as far as can be foreseen, cover all the charges which will be payable on the consignment on its arrival at the new destination, and the amount of such charges is not immediately paid or guaranteed.

In the foregoing cases, the person who has given the subsequent orders shall be informed as soon as possible of the circumstances which prevent compliance with those orders.

If any such circumstances should arise which the railway is not in a position to foresee at the time compliance with the subsequent orders commences, the person who has given the orders shall be liable for all consequences resulting from such commencement.

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

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

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

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

§ 4.—L'expéditeur avisé d'un empêchement au transport peut donner ses instructions soit à la gare expéditrice, soit à la gare où se trouve la marchandise. S'il modifie la désignation du destinataire ou de la gare destinataire ou s'il

2. If it is laid down in the subsequent orders that the goods are to be delivered to an intermediate station, carriage shall be charged from the forwarding station to such intermediate station. If, however, the goods have already been carried beyond that intermediate station, carriage shall be charged from the forwarding station to the station at which the goods are stopped and from that station back to the intermediate station.

If it is laid down in the subsequent orders that the goods are to be carried to a different destination station or returned to the forwarding station, carriage shall be charged from the forwarding station to the station at which the goods are stopped and from that station to the new destination station or back to the forwarding station as the case may be.

The tariffs applicable shall be those in force for each section of the route on the day on which the contract of carriage is made.

The above provisions shall apply to supplementary charges and other charges with any necessary modifications.

3. The charges arising from the carrying out of an order by the sender or the consignee, except those arising out of the wrongful act or neglect of the railway, shall be charged against the goods.

4. Subject to the provisions of paragraph 1 above the railway, in the case of any wrongful act or neglect on its part, shall be liable for the consequences of failing to carry out or of improperly carrying out instructions given under Articles 21 or 22 of this Convention, provided that compensation payable by the railway shall not exceed that which would be payable for loss of the goods.

Article 24

Circumstances preventing carriage

1. When circumstances prevent carriage of the goods, it shall rest with the railway to decide whether it is advisable in the sender's interest to ask him for instructions, or whether it is preferable to carry the goods on its own initiative by an alternative route. Unless there is a wrongful act or neglect on its part the railway shall be entitled to recover the carriage charges applicable to the route over which the goods are carried, and shall be allowed the transit periods applicable to such route, even if longer than those applicable to the original route.

2. If there is no alternative route, or if for other reasons it is impossible to continue carrying the goods, the railway shall ask the sender for instructions but shall not be obliged to do so in the event of carriage being temporarily prevented by circumstances referred to in Article 5 (4) of this Convention.

3. The sender may enter in the consignment note instructions to be observed in the event of circumstances preventing carriage.

If, in the opinion of the railway, such instructions cannot be carried out, the railway shall ask the sender for further instructions.

4. The sender, on being notified of any circumstance preventing carriage, may give instructions either to the forwarding station or to the station where the goods are for the time being situated. If he changes the consignee or the

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 responsable envers celui-ci du dommage pouvant en résulter.

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

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

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

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

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

Article 25

Empêchements à la livraison

§ 1.—En cas d'empêchements à la livraison de la marchandise, la gare destinataire doit en prévenir sans délai l'expéditeur par l'entremise de la gare expéditrice et lui demander des instructions. L'expéditeur doit être avisé sans entremise de la gare expéditrice, soit par écrit, soit par télégraphe, 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.

destination station or gives instructions to a station other than the forwarding station, he shall enter his instructions in the duplicate of the consignment note, which shall be produced.

If the railway gives effect to the sender's instructions without having required production of the duplicate of the consignment note, and if that duplicate has been sent or handed to the person previously designated as consignee, the railway shall be liable to that person for any resulting loss or damage.

5. If on being notified of a circumstance preventing carriage the sender does not within a reasonable time give instructions which can be carried out, action shall be taken in accordance with the regulations relating to the action to be taken when delivery is prevented which are in force on the railway on which the goods have been held up.

If the goods have been sold, the proceeds of sale, less any expenses chargeable against the goods, shall be held at the disposal of the sender. If such proceeds are less than the expenses chargeable against the goods the sender shall pay the difference.

6. If the circumstances preventing carriage cease to exist before the arrival of instructions from the sender, the goods shall be forwarded to their destination without waiting for such instructions and the sender shall be notified to that effect as soon as possible.

7. If the circumstances preventing carriage arise after the consignee has modified the contract of carriage under Article 22 of this Convention, the railway shall notify such consignee to whom the provisions of paragraphs 1, 2, 5 and 6 above shall apply with any necessary modifications. He shall not be obliged to produce the duplicate of the consignment note.

8. The provisions of Article 23 of this Convention shall apply to carriage undertaken in compliance with this Article.

Article 25

Circumstances preventing delivery

1. When circumstances prevent delivery of the goods, the destination station shall without delay notify the sender through the forwarding station, and ask for his instructions. The sender shall be notified direct, either in writing or by telegram, if he has so requested in the consignment note. The expense of such notification shall be charged against the goods.

If the circumstances preventing delivery cease to exist before the arrival at the destination station of instructions from the sender the goods shall be delivered to the consignee. Notification of such delivery shall be given without delay to the sender by registered letter; the expense of such notification shall be charged against the goods.

If the consignee refuses the goods, the sender shall be entitled to give instructions even if he is unable to produce the duplicate of the consignment note.

The sender may also request in the consignment note that the goods shall be returned to him without further instructions in the event of circumstances preventing delivery. Unless such request is made, the goods may not be returned to the sender without his express consent.

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 PREMIER.—RESPONSABILITE

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.

Unless the tariffs otherwise provide, the sender's instructions shall be given through the forwarding station.

2. Except as otherwise provided in paragraph 1 of this Article and subject to the provisions of Article 45 of this Convention, the procedure in the event of circumstances preventing delivery shall be determined by the laws and regulations in force on the railway responsible for delivery.

If the goods have been sold the proceeds of sale, less any expenses chargeable against the goods, shall be held at the disposal of the sender. If the proceeds are less than the expenses chargeable against the goods the sender shall pay the difference.

3. If the circumstances preventing delivery arise after the consignee has modified the contract of carriage in accordance with Article 22 of this Convention, the railway shall notify such consignee, to whom the second sub-paragraph of 2 above shall apply with any necessary modifications.

4. The provisions of Article 23 of this Convention shall apply to carriage undertaken in compliance with this Article.

PART III.—LIABILITY. LEGAL PROCEEDINGS

CHAPTER I.—LIABILITY

Article 26

Collective responsibility of railways

1. The railway which has accepted goods for carriage with the consignment note shall be responsible for ensuring that carriage is effected over the entire route up to delivery.

2. Each succeeding railway, by the act of taking over the goods with the original consignment note, shall participate in the performance of the contract of carriage in accordance with the terms of that document, and shall be subject to the resulting obligations. Nothing in this paragraph shall derogate from the provisions of Article 43 (3) of this Convention relating to the railway of destination.

Article 27

Extent of liability

1. The railway shall be liable for exceeding the transit period, for total or partial loss of the goods, and for damage thereto occasioned between the time of acceptance for carriage and the time of delivery.

2. The railway shall, however, be relieved of liability if the exceeding of the transit period or the loss or damage was caused by the wrongful act or neglect of the claimant, by the instructions of the claimant given otherwise than as a result of the wrongful act or neglect on the part of the railway, by inherent vice of the goods (decay, wastage, etc.) or through circumstances which the railway could not avoid and the consequences of which it was unable to prevent.

§ 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 défectueux lorsque ce chargement a été effectué par l'expéditeur en vertu des dispositions applicables ou d'accords conclus avec l'expéditeur et indiqués dans la lettre de voiture;
- (d) accomplissement par l'expéditeur, le destinataire ou un mandataire de l'un d'eux, des formalités exigées par les douanes ou autres autorités administratives;
- (e) nature de certaines marchandises exposées par des causes inhérentes à cette nature même soit à la perte totale ou partielle, soit à l'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, dessiccation, déperdition;
- (f) expédition sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète d'objets exclus du transport; expédition sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète ou inobservation par l'expéditeur des mesures de précaution prescrites pour les objets admis sous conditions;
- (g) transport d'animaux vivants;
- (h) transport des envois qui, en vertu de la présente Convention, des dispositions applicables ou des accords conclus avec l'expéditeur et indiqués dans la lettre de voiture, doivent être effectués sous escorte, en tant qu'elle a pour but d'écarter ce risque.

Article 28

Charge de la preuve

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

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

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

3. The railway shall be relieved of liability when the loss or damage arises out of the special risks inherent in one or more of the following circumstances:

- (a) carriage in open wagons under the conditions applicable thereto or by an agreement made with the sender and referred to in the consignment note;
- (b) the absence or inadequacy of packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not properly packed;
- (c) loading operations carried out by the sender or unloading operations carried out by the consignee under the conditions applicable thereto, or by agreement made with the sender and referred to in the consignment note, or by agreement with the consignee;
faulty or improper loading when performed by the sender under the conditions applicable thereto or by agreement made with the sender and referred to in the consignment note;
- (d) the carrying out by the sender, the consignee or the agent of either, of the formalities required by the Customs or other administrative authorities;
- (e) the nature of certain kinds of goods which particularly exposes them to total or partial loss or to damage, especially through breakage, rust, decay, desiccation or leakage;
- (f) the forwarding under irregular, incorrect or incomplete description of articles which are not to be accepted for carriage; the forwarding under irregular, incorrect or incomplete description of articles accepted only *subject to certain conditions, or the failure on the part of the sender to observe the prescribed precautions in respect of such articles;*
- (g) the carriage of livestock;
- (h) the carriage of consignments which, under this Convention, or under the conditions applicable or by special agreement made with the sender and referred to in the consignment note, must be accompanied by an attendant, in so far as the risks are those which it is the purpose of the attendant to avert.

Article 28

Burden of proof

1. The burden of proving that loss, damage or exceeding of the transit period was due to one of the causes specified in Article 27 (2) of this Convention shall rest upon the railway.

2. When the railway establishes that, in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more of the special risks referred to in Article 27 (3) of this Convention, it shall be presumed that it was so caused. The claimant shall, however, be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, attributable either wholly or partly to one of these risks.

This presumption shall not apply in the circumstances envisaged in Article 27 (3) (a) of this Convention if there has been an abnormal shortage, or a loss of any package.

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,

Article 29

Presumption in the case of reconsignment

1. When a consignment despatched subject to the provisions of this Convention has been reconsigned also subject to those provisions and partial loss or damage has been discovered after the reconsignment, it shall be presumed that such loss or damage occurred during the last contract of carriage if the following conditions are satisfied:

- (a) the consignment remained in the care of the railway during the whole period;
- (b) the consignment was reconsigned in the same condition as it arrived at the station from which it was reconsigned.

2. The same presumption shall exist when the contract of carriage before the reconsignment was not subject to this Convention if the Convention could have been applied in the case of a through consignment from the original forwarding station to the final destination station.

Article 30

Presumption of loss of goods. Position if subsequently recovered

1. The person entitled to make a claim for the loss of goods may, without being required to furnish further proof, treat goods as lost when they have not been delivered to the consignee, or are not being held at his disposal within thirty days after the expiry of the transit periods.

2. The person so entitled may, on receipt of compensation for the missing goods, request in writing that he shall be notified without delay should the goods be recovered in the course of the year following the payment of compensation. He shall be given a written acknowledgment of such request.

3. Within the thirty days following receipt of such notification, the person entitled as aforesaid may require the goods to be delivered to him at any station on the route, against payment of the charges arising on the consignment note from the forwarding station to the station where delivery is made and also against refund of the compensation he received, less any charges included therein but without prejudice to any claims to compensation for exceeding the transit period under Article 34 of this Convention and, where applicable, Article 36 of this Convention.

4. In the absence of the request mentioned in paragraph 2 above or of any instructions given within the period of thirty days specified in paragraph 3 above, or if the goods are not recovered until more than one year after the payment of compensation, the railway shall be entitled to dispose of them in accordance with the laws and regulations of the State to which the railway belongs.

Article 31

Amount of compensation for loss of goods

1. When, under the provisions of this Convention, a railway is liable for compensation in respect of total or partial loss of goods, such compensation shall be calculated:

according to the commodity exchange price, or,

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

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

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

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

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

Article 32

Restrictions de la responsabilité en cas de déchet de route

§ 1.—En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature, subissent généralement un déchet de route par le seul fait du transport, le chemin de fer ne répond 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	Laine
Bois de teinture râpés ou moulus	Légumes frais
Champignons frais	Mastic frais
Charbons et cokes	Os entiers ou moulus
Cornes et onglons	Peaux
Crins	Poissons séchés
Cuir	Racines
Déchets de peaux	Savons et huiles concrètes
Ecorces	Sel
Feuilles de tabac fraîches	Soies de porc
Fourrures	Tabac hâché
Fruits frais, séchés ou cuits	Tendons d'animaux
Graisses	Tourbe;
Houblon	

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

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

if there is no such price, according to the current market price, or if there is no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value.

These bases of calculation shall refer to goods of the same kind and quality at the place and time at which the goods were accepted for carriage.

Compensation shall not, however, exceed 100 francs per kilogramme of gross weight short subject to the limits imposed by Article 35 of this Convention.

In addition, carriage charges, customs duties and other expenses paid in respect of the missing goods shall be refunded, but no further damages shall be payable.

2. When the amounts on which these calculations are based are not expressed in the currency of the State in which payment is claimed, conversion shall be at the rate of exchange applicable on the day and at the place of payment of compensation.

Article 32

Limitation of liability for wastage in transit

1. In respect of goods which, by reason of their nature, are generally subject to wastage in transit by the sole fact of carriage, the railway shall only be liable to the extent that the wastage exceeds the following allowances, whatever the length of the route:

(a) two per centum of the weight for liquid goods or goods consigned in a moist condition, and also for the following goods:

Bark	Horse hair
Bones, whole or ground	Liquorice wood
Coal and coke	Mushrooms, fresh
Dye woods, grated or ground	Peat and turf
Fats	Putty or mastic, fresh
Fish, dried	Roots
Fruit, fresh, dried or cooked	Salt
Furs	Sinews, animal
Hide cuttings	Skins
Hides	Soap and solidified oils
Hog bristles	Tobacco, cut
Hops	Tobacco leaves, fresh
Horns and hooves	Vegetables, fresh
	Wool;

(b) one per centum of the weight for all other dry goods likewise subject to wastage in transit.

2. The limitation of liability provided for in paragraph 1 of this Article shall not apply if, in the circumstances of a particular case, it is proved that the loss was not due to causes which would justify the above-mentioned allowances.

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

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

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

Article 33

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

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

Toutefois l'indemnité ne peut dépasser :

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

Article 34

Montant de l'indemnité pour dépassement du délai de livraison

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

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

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

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

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

3. Where several packages are carried under a single consignment note, the wastage in transit shall be calculated separately for each package if its weight on despatch was shown separately in the consignment note or can otherwise be established.

4. In the event of total loss of the goods, no deduction for wastage in transit shall be made in calculating the compensation payable.

5. The provisions of this Article shall not prejudice those of Articles 27 and 28 of this Convention.

Article 33

Amount of compensation for damage to goods

In the case of damage to goods, the railway shall be liable for the amount by which the goods have diminished in value, but no further damages shall be payable. This amount shall be calculated by applying to the value of the goods as defined in Article 31 of this Convention the percentage of depreciation in value at the place of destination. In addition, the charges set out in the last sub-paragraph of Article 31 (1) of this Convention shall be refunded in the same proportion.

Compensation may not, however, exceed:

- (a) if the whole consignment has been damaged, the amount which would have been payable had it all been lost;
- (b) if only part of the consignment has been damaged, the amount which would have been payable had that part been lost.

Article 34

Amount of compensation for exceeding the transit period

1. In the event of the transit period being exceeded the railway shall, in the absence of proof by the claimant that he has suffered loss or damage thereby, pay one-tenth of the carriage charges in respect of each fraction of the excess period equivalent to one-tenth of the transit period, any fraction of the excess period of less than one-tenth of the transit period being counted as one-tenth. Compensation shall not, however, exceed one-quarter of the carriage charges.

2. If it is proved that loss or damage has, in fact, resulted from the transit period being exceeded, compensation not exceeding twice the amount of the carriage charges shall be payable.

3. The compensation provided for in paragraphs 1 and 2 above shall not be payable in addition to that due in respect of total loss of the goods.

In the case of partial loss, such compensation shall be payable, where appropriate, in respect of that part of the consignment which has not been lost.

In the case of damage, such compensation may, where appropriate, be additional to that provided for in Article 33 of this Convention.

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.

§ 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.

In any case, compensation payable under paragraphs 1 and 2 of this Article, together with that payable under Articles 31 and 33 of this Convention, shall not, in the aggregate, exceed the compensation which would be payable in respect of total loss of the goods.

Article 35

Limitation of compensation under certain tariffs

When a railway agrees to special conditions of carriage (special or exceptional tariffs) involving a reduction in the carriage charges ordinarily made (general tariffs), it may limit the amount of compensation payable to a claimant in respect of loss, damage, or the transit period being exceeded, provided such limit is indicated in the tariff.

When a limit is so fixed in a tariff applicable only to a portion of the journey, it shall not apply unless the circumstances giving rise to the compensation occurred on that portion of the journey.

Article 36

Amount of compensation in case of declaration of interest in delivery

If a declaration of interest in delivery has been made, compensation for additional loss or damage proved may be claimed, in addition to the compensation provided for in Articles 31, 33, 34 of this Convention and, where appropriate, Article 35 of this Convention, up to the total amount of the interest declared.

Article 37

Amount of compensation in case of wilful misconduct or gross negligence on the part of the railway

In all cases where the exceeding of the transit period, or total or partial loss of or damage to the goods, has been caused through wilful misconduct or gross negligence on the part of the railway, full compensation shall be payable by the railway for the damage proved. In the case of gross negligence, however, liability shall be limited to twice the maxima specified in Articles 31, 33, 34, 35 and 36 of this Convention.

Article 38

Interest on compensation. Repayment of compensation

1. The claimant shall be entitled to claim interest on compensation payable. Such interest, calculated at five per centum per annum, shall, however, be payable only when the compensation exceeds ten francs in respect of goods which are the subject of any one consignment note. Such interest shall accrue from the date of the claim referred to in Article 41 of this Convention or, if no such claim has been made, from the date on which legal proceedings are instituted.

2. Any compensation unwarrantably obtained shall be refunded.

Article 39

Liability of railways for their servants

The railway shall be liable in respect of servants in its own employ and in respect of any other persons whom it employs to perform carriage for which it is responsible.

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

Article 40

Exercice d'actions extracontractuelles

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

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

CHAPITRE II.—RECLAMATIONS ADMINISTRATIVES. ACTIONS JUDICIAIRES. PROCEDURE ET PRESCRIPTION

Article 41

Réclamations administratives

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

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

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

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

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

Article 42

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

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

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

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

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

If, however, railway servants, at the request of an interested party, make out consignment notes, make translations or render other services which the railway itself is under no obligation to render, they shall be deemed to do so on behalf of the person to whom the services are rendered.

Article 40

Bringing of extracontractual actions

No action of any kind shall be brought against a railway in respect of its liability under Article 27 (1) of this Convention except subject to the conditions and limitations laid down in this Convention.

The same shall apply to any action brought against persons for whom the railway is liable under Article 39 of this Convention.

CHAPTER II.—CLAIMS. ACTIONS. PROCEDURE AND LIMITATION

Article 41

Claims

1. Claims relating to the contract of carriage shall be made in writing to the railway specified in Article 43 of this Convention.

2. Such a claim may be made by persons who have the right to sue the railway under Article 42 of this Convention.

3. In the case of claims by the sender, the sender shall produce the duplicate consignment note. In the case of claims by the consignee the consignee shall produce the consignment note if he has taken possession of it.

4. The consignment note, the duplicate, and also any other documents which a claimant thinks it advisable to submit with his claim shall be produced either in the original or by copies duly authenticated if the railway so requires.

On settlement of the claim, the railway may require the production in their original form of the consignment note, the duplicate thereof or the "cash on delivery" charges voucher for endorsement thereon that a settlement has been made.

Article 42

Persons who may bring an action against the railway

1. An action for the recovery of a sum paid under the contract of carriage may only be brought by the person who made the payment.

2. An action in respect of "cash on delivery" charges provided for in Article 19 of this Convention may only be brought by the sender.

3. Other actions against a railway arising out of the contract of carriage may be brought:

- (a) by the sender, until such time as the consignee has either taken possession of the consignment note or exercised his rights under Articles 16 (4) or 22 of this Convention;

(b) au destinataire, à partir du moment où :

1° il a retiré la lettre de voiture, ou

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

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

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

Article 43

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

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

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

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

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

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

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

Article 44

Compétence

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

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

- (b) by the consignee, at any time after he has:
- (i) taken possession of the consignment note, or
 - (ii) exercised his rights under Article 16 (4) of this Convention, or
 - (iii) exercised his rights under Article 22 of this Convention. This right of action shall, nevertheless, be extinguished on the person designated by the consignee in accordance with Article 22 (1) (c) of this Convention taking possession of the consignment note, or exercising his rights under Article 16 (4) of this Convention.

In order to sustain such actions, the sender must produce the duplicate consignment note. If he does not do so he can only bring an action against the railway if he is authorised to do so by the consignee, or if he establishes that the consignee has refused to accept the goods.

Article 43

Railways against which an action may be brought

1. An action to recover sums paid under the contract of carriage may be brought either against the railway which has collected the sum in question or against the railway on whose behalf the payment beyond entitlement was received.

2. An action in respect of “cash on delivery” charges provided for in Article 19 of this Convention may only be brought against the forwarding railway.

3. Other actions arising from the contract of carriage may only be brought against the forwarding railway, the railway of destination or the railway on which the cause of action arose.

Such actions may be brought against the railway of destination although it has received neither the goods nor the consignment note.

4. If the claimant has a choice as to which railway he will sue, his right to choose shall be extinguished when he brings an action against any one of these railways.

5. A right of action may, nevertheless, be exercised against a railway other than those specified in paragraphs 1, 2 and 3 above by way of counterclaim or by way of set-off to an action based on the same contract of carriage.

Article 44

Jurisdiction

Actions brought under this Convention may only be instituted in the competent court of the State to which the defendant railway belongs, unless otherwise provided in agreements between States or in any licence or other document authorising the operation of that railway.

Where an undertaking operates independent railway systems in different States, each system shall be regarded as a separate railway for the purposes of this Article.

Article 45

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

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

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

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

Article 46

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

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

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

- (a) si l'ayant droit fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer;
- (b) en cas de réclamation pour dépassement du délai de livraison, lorsqu'elle est faite à l'un des chemins de fer désignés par l'article 43, § 3, dans un délai ne dépassant pas soixante jours non compris celui de l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit;
- (c) en cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie:
 - 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;

Article 45

Verification of partial loss or damage to goods

1. When partial loss of goods or damage to goods is discovered or presumed by the railway or alleged by the person entitled to the goods, the railway shall, without delay, and if possible in the presence of such person, have a report drawn up setting forth, according to the nature of the loss or damage, the condition of the goods, their weight and, as far as possible, the extent of the loss or damage, its cause and the time of its occurrence.

A copy of this report shall be supplied to the person entitled to the goods if he so requests, free of charge.

2. Should the person entitled to the goods not accept the terms of the report, he may require verification to be made, according to law, of the condition and weight of the goods and of the cause and amount of the loss or damage; the procedure to be followed shall be governed by the laws and regulations of the State in which such verification takes place.

Article 46

Extinction of rights of action against the railway arising out of the contract of carriage

1. Acceptance of the goods by the person entitled to them shall extinguish all rights of action against the railway for exceeding the transit period, partial loss, or damage.

2. Nevertheless, the right of action shall not be extinguished:

- (a) if the person entitled to the goods furnishes proof that the loss or damage was caused by wilful misconduct or gross negligence on the part of the railway;
- (b) in the case of a claim for exceeding the transit period made against one of the railways specified in Article 43 (3) of this Convention within a period not exceeding sixty days excluding the day on which the goods were accepted by the person entitled to receive them;
- (c) in the case of a claim for partial loss or for damage:
 - (i) if the loss or damage was established before the acceptance of the goods by the person entitled to them in accordance with Article 45 of this Convention;
 - (ii) if the verification which should have been made under Article 45 was omitted solely through the wrongful act or neglect of the railway;
- (d) in the case of claims for loss or damage which is not apparent and is not established until after acceptance of the goods by the person entitled to them, provided that:
 - (i) immediately after discovery of the loss or damage and in any event within seven days of the acceptance of the goods, the person entitled asks for a verification in accordance with Article 45 of this Convention; when this period terminates on a Sunday or a legal holiday it shall be extended until the next working day;

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 née du contrat de transport

§ 1.—L'action née du contrat de transport est prescrite par un an. Toutefois, la prescription est de trois ans s'il s'agit :

- (a) de l'action en versement d'un remboursement perçu par le chemin de fer sur le destinataire;
- (b) de l'action en versement du reliquat d'une vente effectuée par le chemin de fer;
- (c) d'une action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol;
- (d) d'une action fondée sur un cas de fraude;
- (e) dans le cas prévu à l'article 29, § 1, de l'action fondée sur l'un des contrats de transport antérieurs à la réexpédition.

§ 2.—La prescription court :

- (a) pour les actions en indemnité pour perte partielle, avarie ou dépassement du délai de livraison : du jour où la livraison a eu lieu;
- (b) pour les actions en indemnité pour perte totale : du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;
- (c) pour les actions en paiement ou en restitution de prix de transport, de frais accessoires ou de surtaxes, ou pour les actions en rectification en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul :
 - 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 au lieu et place de l'expéditeur, ou *vice versa*, et que le chemin de fer est tenu de restituer à l'ayant droit; du jour où la demande de restitution a été faite;

- (ii) the person entitled to the goods proves that the loss or damage occurred between acceptance for carriage and delivery.

3. If the goods have been reconsigned subject to the conditions laid down in Article 29 (1) of this Convention, rights of actions for compensation in respect of partial loss or damage arising out of a previous contract of carriage shall be extinguished in the same manner as if there had only been one contract of carriage.

Article 47

Limitation of actions arising out of the contract of carriage

1. The period of limitation for an action arising out of the contract of carriage shall be one year.

Nevertheless, the period of limitation shall be three years in the case of:

- (a) an action to recover "cash on delivery" charges collected by the railway from the consignee;
- (b) an action to recover the net proceeds of a sale effected by the railway;
- (c) an action for loss or damage caused by wilful misconduct;
- (d) an action for fraud;
- (e) an action arising out of a contract of carriage previous to the reconsignment in cases to which Article 29 (1) of this Convention applies.

2. The period of limitation shall begin to run:

- (a) in actions for compensation for partial loss, damage or exceeding the transit period: from the date of actual delivery;
- (b) in actions for compensation for total loss: from the thirtieth day after the expiry of the transit period;
- (c) in actions for payment or refund of carriage charges, supplementary charges, or surcharges, or actions for adjustment of charges in the event of the tariff being wrongly applied or an error in calculation being made:
 - (i) when payment has been made: from the date of payment;
 - (ii) when payment has not been made: from the date the goods were accepted for carriage if payment is due from the sender, or from the date when the consignment note was accepted by the consignee if payment is due from the consignee;
 - (iii) in the case of sums to be paid under a recharge note: from the date on which the railway delivers to the sender the statement of charges provided for in Article 17 (7) of this Convention; if no such statement has been delivered, the period in respect of debts to the railway shall run from the thirtieth day after the expiry of the transit period;
- (d) if the railway is required to refund a sum which has been paid by the consignee instead of by the sender or *vice versa* and the railway brings an action for recovery: from the date of the demand for refund;

- (e) pour les actions relatives aux remboursements prévus à l'article 19: du quarante-deuxième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;
- (f) pour les actions en paiement d'un reliquat de vente: du jour de la vente;
- (g) pour les actions en paiement d'un supplément de droit réclaré par la douane: du jour de la réclamation de la douane.
- (h) dans tous les autres cas: du jour où le droit peut être exercé.

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

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

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

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

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

CHAPITRE III.—REGLEMENT DES COMPTES. RECOURS DES CHEMINS DE FER ENTRE EUX

Article 48

Règlement des comptes entre chemins de fer

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

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

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

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

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

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

- (e) in actions relating to "cash on delivery" charges for which provision is made in Article 19 of this Convention: from the forty-second day after the expiry of the transit period;
- (f) in actions to recover the net proceeds of sale: from the date of the sale;
- (g) in actions to recover additional duty demanded by Customs authorities: from the date of the demand;
- (h) in all other cases: from the date when the right of action accrues.

The day on which the period of limitation begins to run shall not be included in the period.

3. When a claim is made in writing to a railway in accordance with Article 41 of this Convention, the period of limitation shall be suspended until such date as the railway rejects the claim by notification in writing and returns the documents attached thereto. If part of the claim is admitted the period of limitation shall start to run again only in respect of that part of the claim still in dispute. The burden of proof of the receipt of the claim or of the reply and of the return of the documents shall rest with the party relying upon these facts.

The running of the period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

4. A right of action which has become barred by lapse of time may not be exercised by way of counterclaim or set-off.

5. Subject to the foregoing provisions, the suspension of periods of limitation and fresh accrual of rights of action shall be governed by the laws and regulations of the State in which the action is brought.

CHAPTER III.—SETTLEMENT OF ACCOUNTS. RIGHTS OF RECOVERY BETWEEN RAILWAYS

Article 48

Settlement of accounts between railways

1. Any railway which has collected, either at the time of forwarding or on arrival, charges or other sums due under the contract of carriage shall pay to the railways concerned their respective shares of such charges or other sums.

The methods of payment shall be settled by agreement between the railways.

2. Subject to its rights against the sender, the forwarding railway shall be liable for carriage and other charges which it has failed to collect when the sender has undertaken in the consignment note to pay them.

3. Should the railway of destination deliver the goods without collecting charges or other sums due under the contract of carriage, it shall be liable for them to the preceding railways and to other parties concerned.

4. Should one railway default in payment, such default being certified by the Central Office at the request of one of the creditor railways, the resulting deficit shall be borne by the other railways which have taken part in the carriage in proportion to their shares of the carriage charges.

The right of recovery against the defaulting railway shall not be affected

Article 49

Recours en cas d'indemnité pour perte ou pour avarie

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

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

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

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

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

Article 50

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

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

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

(a) entre deux chemins de fer voisins :

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

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

(b) entre trois chemins de fer ou plus :

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

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

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

Article 49

Right to recover compensation for loss of or damage to goods

1. The railway which has paid compensation in compliance with the provisions of this Convention, in respect of total or partial loss of or damage to goods, shall be entitled to recover such compensation from the other railways which have taken part in the carriage, subject to the following provisions:

- (a) the railway responsible for the loss or damage shall be solely liable therefor;
- (b) when the loss or damage has been caused by the action of several railways, each shall be liable for the loss or damage it has caused. If in any case such a distinction cannot be made, the amount of the compensation payable shall be shared by those railways in accordance with the principles laid down in (c) below;
- (c) if it cannot be proved which railway or railways caused the loss or damage, the amount of the compensation shall be apportioned between the railways which have taken part in the carriage, other than those which can prove that the loss or damage did not occur on their lines. Such apportionment shall be made proportionately to the tariff distances in kilometres.

2. In the event of the insolvency of any one of the railways, the unpaid share due from it shall be divided among the other railways which have taken part in the carriage, in proportion to the tariff distances in kilometres.

Article 50

Right to recover compensation for exceeding the transit period

1. The rules laid down in Article 49 of this Convention shall apply where compensation is paid for exceeding the transit period. If the exceeding of the transit period has been caused by irregularities which are shown to have occurred on more than one railway, the amount of the compensation shall be divided between such railways in proportion to the length of the delay occurring on their respective systems.

2. The transit periods specified in Article 11 of this Convention shall be allocated between the various railways which have taken part in the carriage in the following manner:

- (a) between two neighbouring railways:
 - (i) the period for despatch shall be divided equally;
 - (ii) the period for conveyance shall be divided in proportion to the tariff distances in kilometres of each railway;
- (b) between three or more railways:
 - (i) the period for despatch shall be divided equally between the forwarding railway and the railway of destination;
 - (ii) one-third of the period for conveyance shall be divided equally between all railways concerned;
 - (iii) the remaining two-thirds of the period for conveyance shall be divided in proportion to the tariff distances in kilometres.

§ 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'indemnité a été fixée par l'autorité de justice après que l'assignation lui avait été dûment signifiée et qu'il avait été mis à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixe, selon les circonstances de fait, les délais impartis pour la signification et pour l'intervention.

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

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

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

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

Article 52

Compétence pour les recours

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

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

Article 53

Accords au sujet des recours

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

3. Any additional periods to which a railway may be entitled shall be allocated to that railway.

4. The interval between the time at which the goods are handed to the railway and the time from which the period for despatch commences shall be allocated exclusively to the forwarding railway.

5. The foregoing allocation shall only apply when the total transit period has been exceeded.

Article 51

Procedure for recovery

1. No railway, against which a claim is made under Articles 49 and 50 of this Convention, shall be entitled to dispute the validity of the payment made by the administration making the claim if the amount of the compensation was determined by judicial authority after the said railway had been duly served with process and afforded an opportunity of entering an appearance. The court trying the action shall determine, according to the circumstances, what time shall be allowed for such notification and the entering of an appearance.

2. A railway wishing to take proceedings to enforce its right of recovery shall make all other railways concerned, with which it has not reached a settlement, defendants in the same action; if this is not done, the right of recovery of the plaintiff railway against any railway not so made a defendant shall be extinguished.

3. The court shall adjudicate on the same occasion upon all claims for recovery being tried in the same proceedings.

4. The railways made defendants in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article shall not be entitled to bring further proceedings for recovery against another railway.

5. When an action for compensation has been brought by an outside party against a railway, that action shall not be combined with an action by that railway for recourse against another railway.

Article 52

Jurisdiction in actions for recovery

1. The courts of the country in which the defendant railway has its principal place of business shall have exclusive jurisdiction in all actions for recovery.

2. When the action is brought against several railways the plaintiff railway shall be entitled to elect in which of the courts having jurisdiction under paragraph 1 of this Article it will bring the proceedings.

Article 53

Agreements governing rights of recovery

The railways may enter into agreements which differ from the rules of recovery set out in this Chapter.

TITRE IV.—DISPOSITIONS DIVERSES

Article 54

Application du droit national

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

Article 55

Règles générales de procédure

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

Article 56

Exécution des jugements. Saisies et cautions

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

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

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

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

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

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

Article 57

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

§ 1.—Les sommes indiquées en francs dans la 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.

PART IV.—MISCELLANEOUS PROVISIONS

Article 54

Application of national law

In the absence of provisions in this Convention, the national laws and regulations relating to transport in each State shall apply.

Article 55

General rules of procedure

In the case of legal proceedings arising out of carriage under this Convention, the procedure to be followed shall be that of the competent tribunal, subject to any provisions to the contrary in the Convention.

Article 56

Execution of judgments. Attachment and security for costs

1. Judgements entered by the competent court under the provisions of this Convention after trial, or by default, shall, when they have become enforceable under the law applied by that court, become enforceable in any of the other Contracting States as soon as the formalities required in the State concerned have been complied with. The merits of the case shall not be the subject of further proceedings.

The foregoing provisions shall not apply to interim judgments nor to awards of damages, in addition to costs, against a plaintiff who fails in his action.

2. Debts arising out of international traffic and due from one railway to another which does not belong to the same State may only be attached under a judgment given by the courts of the State to which the creditor railway belongs.

3. Rolling stock belonging to a railway, as well as all transport equipment belonging to a railway, such as containers, loading appliances, tarpaulin sheets, etc., may not be attached on any territory other than that of the State to which the owning railway belongs except under a judgment given by the courts of that State.

Private owners' wagons, as well as all transport equipment contained in such wagons and belonging to the owner of the wagon, may not be attached on any territory other than that of the State in which the owner has his principal place of business, except under a judgment given by the courts of that State.

4. Security for costs shall not be required in proceedings founded on an international contract of carriage.

Article 57

Monetary unit. Rate of exchange or acceptance of foreign currency

1. The amounts stated in francs in this Convention or the Annexes thereto shall be deemed to relate to the gold franc weighing 10/31 of a gramme and being of millesimal fineness 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 les différends ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention ;
- (f) de collaborer au règlement de litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention par voie d'arbitrage ;
- (g) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 69, quand il y a lieu.

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

Article 59

Liste des lignes soumises à la Convention

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

2. Each railway shall publish the rates at which it will convert carriage charges, other charges and "cash on delivery" charges expressed in foreign currencies but paid in the currency of the country to which the railway belongs (rate of exchange).

3. A railway which accepts payment in foreign currencies shall likewise publish the rates at which those currencies will be accepted (rate of acceptance).

Article 58

Central Office for International Railway Transport

1. In order to facilitate and ensure the operation of this Convention there shall be a Central Office for International Railway Transport which shall have the following duties:

- (a) to receive communications from any Contracting State and any railway concerned and to communicate them to the other States and railways;
- (b) to collect, collate and publish information of every kind concerning international transport services;
- (c) to facilitate between the various railways financial relations arising out of international transport services and recovery of outstanding debts and to this end to ensure the continuance of proper relations between the railways;
- (d) to undertake, at the request of a Contracting State or of a transport undertaking with lines or services scheduled in the list provided for in Article 59 of this Convention, the task of conciliation, by offering its good offices or mediation or otherwise, with a view to settling disputes between such States or undertakings arising out of the interpretation or application of this Convention;
- (e) to give, at the request of the parties, whether States, transport undertakings or users, an advisory opinion concerning disputes arising out of the interpretation or application of this Convention;
- (f) to assist in the determination by arbitration of disputes arising out of the interpretation or application of this Convention;
- (g) to examine requests for the amendment of this Convention and to propose, when necessary, that the Conferences provided for in Article 69 of this Convention be convened.

2. The location, composition, organisation and finance of the aforesaid Office, and its administration and control, shall be regulated by the provisions of Annex V to this Convention.

Article 59

List of lines to which the Convention applies

1. The Central Office provided for in Article 58 of this Convention shall compile and keep up to date the list of the lines to which this Convention applies. For this purpose Contracting States shall notify the Office of any addition to the list or any removal therefrom of the lines of a railway or the services of an undertaking referred to in Article 2 of this Convention.

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

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

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

Article 60

Dispositions spéciales à certains transports. Dispositions complémentaires

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

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

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

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

- (a) transports avec document de transport négociable,
- (b) transports à ne livrer que contre remise du duplicata de la lettre de voiture,
- (c) transports de journaux,
- (d) transports de marchandises destinées aux foires ou expositions,
- (e) transports d'agrès de chargement et de moyens de protection contre la chaleur et le froid pour les marchandises transportées,

deux ou plusieurs Etats contractants, par des accords spéciaux, ou les chemins de fer au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs, peuvent convenir de certaines conditions adaptées à ces transports et dérogeant à la présente Convention; notamment un document de transport différent du modèle de l'Annexe II à la présente Convention peut être prévu.

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

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

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

2. The addition of a new line for the purpose of international traffic shall not be effective until one month after the date of the letter from the Central Office notifying the other States of the inclusion of that line in the list.

3. The Central Office shall remove a line from the list immediately on receipt of notification from the Contracting State at whose request the line was included in the list that the requirements of the Convention in respect of that line can no longer be fulfilled.

4. The receipt of notification from the Central Office shall be sufficient authority for any railway to discontinue immediately all international traffic relations in regard to a line removed from the list, except in respect of traffic already in transit, which shall be carried to its destination.

Article 60

Special provisions for certain types of transport. Supplementary provisions

1. Haulage of private owners' wagons shall be subject to the provisions of Annex VII to this Convention.

2. Carriage of containers shall be subject to the provisions of Annex VIII to this Convention.

3. In the case of express parcels traffic railways may, by including appropriate provisions in their tariffs, agree special conditions in accordance with Annex IX to this Convention.

4. In the case of the following types of transport:

- (a) carriage under a negotiable document,
- (b) carriage of goods to be delivered only against return of the duplicate consignment note,
- (c) carriage of newspapers,
- (d) carriage of goods intended for fairs or exhibitions,
- (e) carriage of loading appliances and of equipment for protection of goods in transit against heat or cold,

two or more Contracting States by special agreement, or railways by the inclusion of appropriate clauses in their tariffs, may agree conditions adapted to these types of carriage and differing from those of this Convention; in particular, a transport document differing from that in Annex II to this Convention may be specified.

5. Any supplementary provisions which Contracting States or participating railways may publish with a view to the operation of this Convention shall be notified by them to the Central Office.

These supplementary provisions may be put into force on the railways which have adopted them, in the manner required by the laws and regulations of each State, but they may not derogate from the provisions of this Convention.

The Central Office shall be notified of the coming into force of such supplementary provisions.

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 X à la présente Convention.

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

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

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

1° des litiges entre Etats contractants,

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

3° des litiges entre Etats non contractants,

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

(b) des litiges entre entreprises de transport;

(c) des litiges entre entreprises de transport et usagers;

(d) des litiges entre usagers.

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

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

TITRE V.—DISPOSITIONS EXCEPTIONNELLES

Article 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,

Article 61

Regulation of disputes by arbitration

1. Whether this Convention is applied by national law or by contract, disputes concerning the interpretation or the application of the Convention and of any supplementary provisions promulgated by certain Contracting States and of special agreements provided for in Article 60 (4) of this Convention may, at the request of the parties and provided they cannot be settled by the parties themselves, be submitted to arbitration tribunals the composition and procedure of which form the subject of Annex X to this Convention.

2. Nevertheless, in the case of disputes between States, the parties are not bound by the provisions of Annex X and may freely determine the composition of the arbitration tribunal and the arbitration procedure.

3. At the request of the parties the arbitration procedure may be invoked:

(a) without prejudice to any right of the parties to have recourse to other legal procedure for the settlement of disputes,

(i) in respect of disputes between Contracting States,

(ii) in respect of disputes between Contracting States on the one hand and non-Contracting States on the other,

(iii) in respect of disputes between non-Contracting States,

if, in the case of (ii) and (iii) above, the Convention is applied by national law or by contract;

(b) in respect of disputes between transport undertakings;

(c) in respect of disputes between transport undertakings and users;

(d) in respect of disputes between users.

4. The commencement of arbitration proceedings shall have the same effect as the institution of an action in the ordinary courts has on the suspension of periods of limitation and the fresh accrual of rights of action.

5. Awards made by arbitration tribunals against transport undertakings or users shall become enforceable in each of the Contracting States as soon as the formalities required by the State in which enforcement is to take place have been complied with.

PART V.—SPECIAL PROVISIONS

Article 62

Temporary derogations

1. If the economic and financial position of any State is such as to cause serious difficulty in applying the provisions of Chapter III of Part III of this Convention, each State may, either by the insertion of provisions in tariffs, or by action on its part such as general or special authorisation to railway administrations, derogate from the provisions of Articles 17, 19 and 21 of this Convention and determine in relation to specified traffic:

(a) that consignments from the territory of the State so acting shall be forwarded charges paid,

(i) as far as its frontiers and no further, or

- 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.

- (ii) at least as far as its frontiers;
- (b) that consignments to destinations in the State so acting shall be forwarded charges paid,
 - (i) at least as far as its frontiers to the extent that the country of departure has not imposed the restriction provided for in (a) (i) above, or
 - (ii) at most as far as its frontiers;
- (c) that consignments from or to its territory may not be made subject to any "cash on delivery" charges and that no disbursements shall be allowed or that such charges and disbursements shall only be allowed within certain limits;
- (d) that the sender shall not be permitted to modify the contract of carriage in matters affecting the country of destination, payment of charges and "cash on delivery" charges.

2. Under the foregoing conditions States may, by giving general or special authority to railway administrations, derogate from the provisions of Articles 17, 19, 21 and 22 of this Convention and determine in their reciprocal arrangements:

- (a) that the rules for the payment of charges shall be specially fixed by agreement between the railways concerned, so however that such rules may not prescribe methods of payment other than those provided for in Article 17 of this Convention;
- (b) which requests, if any, for modification of the contract of carriage shall not be allowed.

3. Measures taken in accordance with paragraphs 1 and 2 of this Article shall be notified to the Central Office.

The measures set out in paragraph 1 above shall come into force at earliest after the expiry of a period of eight days from the date on which the Central Office shall have notified such measures to the other States.

The measures set out in paragraph 2 above shall come into force at earliest after the expiry of a period of two days from the date of their publication in the States concerned.

4. Consignments in transit shall not be affected by such measures.

Article 63

Liability in respect of rail-sea traffic

1. In rail-sea transport by the services referred to in Article 2 (1) of this Convention each State may, by requesting that a suitable note be included in the list of lines governed by the Convention, indicate that the following grounds of exemption from liability will apply in their entirety in addition to those provided for in Article 27 of this Convention.

The carrier may only avail himself of these grounds of exemption if he proves that the loss, damage or exceeding of the transit period occurred in the course of carriage by sea between the time when the goods were loaded on board the ship and the time when they were unloaded from the ship.

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

The grounds of exemption are as follows:

- (a) act, neglect or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship;
- (b) unseaworthiness of the ship, if the carrier proves that the unseaworthiness was not due to lack of due diligence on his part to make the ship seaworthy, to secure that it is properly manned, equipped and supplied or to make all parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation;
- (c) fire, if the carrier proves that it was not caused by his act or default, or that of the master, mariner, pilot, or that of the carrier's servants;
- (d) perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters;
- (e) saving or attempting to save life or property at sea;
- (f) the carriage of goods on the deck of the ship, if they are so carried with the consent of the sender given in the consignment note and are not in wagons.

The above grounds of exemption do not affect the general obligations of the carrier and, in particular, his obligation to exercise due diligence to make the ship seaworthy, to secure that it is properly manned, equipped and supplied and to make all parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation.

Even when the carrier can rely on the foregoing grounds of exemption, he shall nevertheless remain liable if the person entitled to claim proves that the loss; damage or exceeding of the transit period is due to the wrongful act or neglect of the carrier, master, mariner, pilot, or of the carrier's servants other than that referred to in (a) above.

2. Where the same sea route is served by several undertakings included in the list provided for in Article 1 of this Convention, the rules of liability shall be the same for all those undertakings.

In addition where such undertakings have been included in the list at the request of several States, the adoption of such rules of liability shall be the subject of prior agreement between those States.

3. The measures taken under this Article shall be notified to the Central Office. They shall not come into force before the expiry of thirty days from the date of the letter by which the Central Office notified such measures to the other States.

Consignments in transit shall not be affected by such measures.

Article 64

Liability in case of nuclear incidents

The railway shall not be liable under this Convention for loss or damage caused by a nuclear incident when pursuant to special provisions in force in

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 1^{er} mai 1961 à la signature des Etats qui ont été invités à se faire représenter à la Conférence ordinaire de révision.

Article 66

Ratifications. Mise en vigueur

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

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

Article 67

Adhésion à la Convention

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

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

Dans 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

a Contracting State governing liability in the field of nuclear energy the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the loss or damage.

PART VI.—FINAL PROVISIONS

Article 65

Signature

This Convention, of which the Annexes form an integral part, shall remain open until 1st May, 1961, for signature by the States which have been invited to be represented at the Ordinary Revision Conference.

Article 66

Ratification. Coming into force

This Convention shall be subject to ratification and the instruments of ratification shall be deposited with the Swiss Government as soon as possible.

When the Convention has been ratified by fifteen States, the Swiss Government shall consult the Governments concerned with a view to examining with them the possibility of bringing the Convention into force.⁽³⁾

Article 67

Accession to the Convention

1. Any non-signatory State wishing to accede to this Convention shall address its application to the Swiss Government, who shall transmit it to all the Contracting States together with a note from the Central Office on the position of the railways of the applicant State from the standpoint of international transport.

2. Unless within six months of the date of such notification at least two States have notified the Swiss Government of their opposition, the application shall be deemed to be accepted and the applicant State and all the Contracting States shall be notified accordingly by the Swiss Government.

In the contrary case, the Swiss Government shall notify all the Contracting States and the applicant State that examination of the application has been adjourned.

3. Every accession shall take effect one month after the date of the notification sent by the Swiss Government, or, if at the expiry of this period the Convention has not yet come into force, at the date of its coming into force.

Article 68

Duration of the obligation of Contracting States

1. The duration of this Convention shall be unlimited. Any Contracting State may, however, withdraw subject to the following conditions:

The Convention shall have effect for every Contracting State until the 31st December of the fifth year following its coming into force. Any

(³) The Convention entered into force on January 1, 1965; see Protocol A, page 165

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 Gouvernement suisse invite aussi des Etats non contractants.

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

- (a) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport ;
- (b) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport.

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

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

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

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

Les décisions de la Commission de révision sont notifiées sans délai aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans les trois mois comptés à

State wishing to withdraw at the expiry of this period shall notify its intention at least one year in advance to the Swiss Government, who shall inform all the other Contracting States.

Failing such notification within the period specified, each Contracting State shall remain bound by the Convention for a further period of three years, and shall continue to be so bound thereafter for three-year periods unless it denounces the Convention at least one year before the 31st December of the final year of one of the three-year periods.

2. States admitted as parties to the Convention during the five-year period or during one of the three-year periods shall be bound until the end of that period, and thereafter until the end of each of the following periods in so far as they have not denounced the Convention at least one year before the expiry of one such period.

Article 69

Revision of the Convention

1. Delegates of the Contracting States shall meet to revise the Convention not later than five years after the coming into force of this Convention and shall be summoned for that purpose by the Swiss Government.

A Conference shall be convened before that time on the request of at least one-third of the Contracting States.

With the agreement of the majority of the Contracting States, the Swiss Government may also invite non-Contracting States to attend.

With the agreement of the majority of the Contracting States, the Central Office may invite to the Conference representatives of:

- (a) intergovernmental organisations which are concerned with transport matters;
- (b) international non-governmental organisations dealing with transport.

Participation in the proceedings by delegations of non-Contracting States and of the said international organisations shall be determined by the rules of procedure adopted at each Conference.

With the agreement of the majority of Governments of the Contracting States, the Central Office may, before Ordinary and Extraordinary Revision Conferences, convene Committees to make preliminary examinations of revision proposals. The provisions of Annex VI to this Convention shall apply to such Committees, with any necessary modifications.

2. Upon the coming into force of a new Convention resulting from a Revision Conference, the preceding Convention shall thereby be rendered void even in respect of Contracting States which do not ratify the new Convention.

3. In the intervals between revision conferences, Articles 3, 4, 5 (5), 6, 11, 13, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 48, 49, 50 and 53 of this Convention and Annexes II, III, IVa, IVb, IX and X to this Convention may be amended by a Revision Committee. The composition and procedure of this Committee shall be in accordance with the provisions of Annex VI to this Convention.

The decisions of the Revision Committee shall be notified without delay to the Governments of the Contracting States through the Central Office. The

partir du jour de la notification, cinq au moins des Gouvernements n'aient formulé des objections. Ces décisions entrent en vigueur le premier jour du sixième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central les a portées à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification des décisions.

§ 4.—En vue de modifier

- (a) le Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer (Annexe I),
- (b) le Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (Annexe VII) et
- (c) le Règlement international concernant le transport des containers (Annexe VIII),

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

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

Article 70

Textes de la Convention. Traductions officielles

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

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

En cas de divergence, le texte français fait foi.

En foi de quoi, les Plenipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

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

Pour l'Autriche:

DR. KREMLER

Pour la Belgique:

F. SEYNAEVE

Pour la Bulgarie:

S. DRAGOMIROV

decisions shall be deemed to be accepted unless within three months from the date of such notification at least five Governments have lodged objections; and shall come into force on the first day of the sixth month following the month in which the Central Office shall have brought them to the notice of the Governments of the Contracting States. The Central Office shall indicate that date when communicating the decisions.

4. In order to amend:

- (a) the International Regulations concerning the carriage of dangerous goods by rail (Annex I),
- (b) the International Regulations concerning the haulage of private owners' wagons (Annex VII), and
- (c) the International Regulations concerning the carriage of containers (Annex VIII),

there shall be set up Committees of Experts, whose composition and procedure shall be in accordance with the provisions of Annex VI to this Convention.

The decisions of the Committees of Experts shall be notified without delay to the Governments of the Contracting States through the Central Office. The decisions shall be deemed to be accepted unless within three months from the date of such notification at least five Governments have lodged objections; and shall come into force on the first day of the sixth month following the month in which the Central Office shall have brought them to the notice of the Governments of the Contracting States. The Central Office shall indicate that date when communicating the decisions.

Article 70

Texts of the Convention. Official translations

This Convention has been concluded and signed in the French language in accordance with established diplomatic practice.

In addition to the French text there shall be German, English and Italian texts having the status of official translations.

In case of divergence, the French text shall prevail.

In witness whereof, the plenipotentiaries hereinafter mentioned, furnished with full powers which have been found to be in good order and proper form, have signed this Convention.

Done at Berne, this twenty-fifth day of February, one thousand nine hundred and sixty-one, in one original which shall be deposited in the archives of the Swiss Confederation and an authentic copy of which shall be sent to each of the Parties.

For Austria:

DR. KREMPER

For Belgium:

F. SEYNAEVE

For Bulgaria:

S. DRAGOMIROV

- Pour le Danemark:
TH. JENSEN
- Pour l'Espagne:
MARQUIS DE MIRAFLORES
- Pour la Finlande:
OSMO ORKOMIES
- Pour la France:
E. DENNERY
- Pour la Grèce:
A. HART-SOUTZOS
- Pour la Hongrie:
SKONDA ÖDÖN
- Pour l'Italie:
LUIGI BRANCA
- Pour le Liban:
RAÏF ABILLAMA
- Pour le Liechtenstein:
A. HILBE
- Pour le Luxembourg:
A. CLEMANG
- Pour la Norvège:
HENR. A. BROCH
- Pour les Pays-Bas:
H. E. SCHEFFER
pour le Royaume en Europe
- Pour la Pologne:
BATKOWSKI
- Pour le Portugal:
MARIO DIAS TRIGO
- Pour la Roumanie:
G. NISTORAN
- Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:
J. S. ROOKE
A. H. KENT

- For Denmark:
TH. JENSEN
- For Spain:
MARQUIS DE MIRAFLORES
- For Finland:
OSMO ORKOMIES
- For France:
E. DENNERY
- For Greece:
A. HART-SOUTZOS
- For Hungary:
SKONDA ÖDÖN
- For Italy:
LUIGI BRANCA
- For Lebanon:
RAÏF ABILLAMA
- For Liechtenstein:
A. HILBE
- For Luxembourg:
A. CLEMANG
- For Norway:
HENR. A. BROCH
- For the Netherlands:
H. E. SCHEFFER
for the Kingdom in Europe
- For Poland:
BATKOWSKI
- For Portugal:
MARIO DIAS TRIGO
- For Rumania:
G. NISTORAN
- For the United Kingdom of Great Britain
and Northern Ireland:
J. S. ROOKE
A. H. KENT

For Sweden:
CLAS NORDSTRÖM

For Switzerland:
SCHALLER

For Czechoslovakia:
JAN OBHLÍDAL

For Turkey:
H. UGAN

For Yugoslavia:
V. NIKOLIĆ

ANNEXE I

(Articles 3 et 4)

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

(Texte soumis à une procédure de révision spéciale)

[Ce règlement est publié dans un volume séparé. Le réserve suivant relatif au Royaume-Uni est contenu dans la Chapitre II, chiffre 3°, du Protocole additionnel à la présente Convention:

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

ANNEX I

(Articles 3 and 4)

**INTERNATIONAL REGULATIONS CONCERNING THE CARRIAGE
OF DANGEROUS GOODS BY RAIL (RID)**

(Text subject to a special revision procedure)

{These regulations are published in a separate volume. The following reservation in respect of the United Kingdom is contained in Chapter II (3) of the Additional Protocol to this Convention:

“3. Until a special appendix to Annex I to CIM containing special provisions for the rail-sea carriage of dangerous goods between the Continent and the United Kingdom is agreed and comes into force, dangerous goods carried under CIM to or from the United Kingdom shall comply with the provisions of Annex I and also with the United Kingdom conditions for the carriage of dangerous goods by rail and by sea.”]

1 Control stamp Timbre de contrôle Kontrollstempel	CIM International carriage by rail - Transport international par chemins de fer - Internationale Eisenbahnförderung CIM Consignment Note - Lettre de voiture - Frachtbrief Petite vitesse - Frachtgut <small>The sections within thick black lines must be completed by the railway and the other sections by the sender Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur Die stark umrahmten Teile hat die Eisenbahn, die übrigen der Absender auszufüllen</small>	3 Accounting label Etiquette comptable Verrechnungsetikette <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width:50%;">Station-Gare-Bahnhof No</th> <th style="width:50%;">Ciment-Exp. Vers. No.</th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>	Station-Gare-Bahnhof No	Ciment-Exp. Vers. No.			34 Coding Codes-Code <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:10%;"> </td> <td style="width:10%;"> </td> <td style="width:10%;"> </td> <td style="width:10%;"> </td> <td style="width:10%;"> </td> <td style="width:10%;"> </td> <td style="width:10%;"> </td> <td style="width:10%;"> </td> </tr> </table>																																	
Station-Gare-Bahnhof No	Ciment-Exp. Vers. No.																																							
4 Destination station - Gare destinataire - Bestimmungsbahnhof 	5 Invoiced - Enregistré - Abgefertigt from - de - von to - à - nach	6 Consignee, address (town and country) - Destinataire, adresse (ville et pays) - Empfänger, Adresse (Ort und Land) 	7 Routes - Itinéraires - Leistungswege 	8 To be cleared through Customs et - A dédouaner à - Zu verzollen in 	9 Declarations - Déclarations - Erklärungen (CIM Art. 6, 12, 15, etc.) 	10 Rewarded from/to - Réexpédié de/pour - Neuaufgegeben von/nach 	11 Wagons - Wagons - Wagen <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width:30%;">Mark and Number Marque et No Eigentumsmerkmal und Nr.</th> <th style="width:10%;">Type Type-Art</th> <th style="width:10%;">Tare-Tare- Eigengewicht kg</th> <th style="width:10%;">Load limit - Lim. de charge - Lastgr. kg</th> <th style="width:10%;">Axles Essieux Achsen</th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>	Mark and Number Marque et No Eigentumsmerkmal und Nr.	Type Type-Art	Tare-Tare- Eigengewicht kg	Load limit - Lim. de charge - Lastgr. kg	Axles Essieux Achsen						12 Sender, firm - Expéditeur, raison sociale - Absender, Firma Loaded by : Chargé par : Verladen durch: <ul style="list-style-type: none"> • Railway Chemin de fer Eisenbahn • Sender Expéditeur Absender Place - Lieu - Ort Date - Date - Datum Signature - Signature - Unterschrift	13 Category - Catégorie - Art Loading Tackle-Containers - Agrès-Containers - Lademittel-Behälter Mark and Number - Marque et No - Eigentumsmerkmal und Nr. Category - Catégorie - Art Mark and Number - Marque et No - Eigentumsmerkmal und Nr.	14 Address - marks - numbers Adresse - marques - numéros Adresse - Zeichen - Nummer 15 No. of packages Nombre Anzahl 16 Nature of packing Nature de l'emballage Art der Verpackung 17 Description of goods. Désignation de la marchandise - Bezeichnung des Gutes 18 Weight Poids Gewicht kg 19 Goods Marchandises - Waren No. <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width:10%;">1</td><td> </td></tr> <tr><td>2</td><td> </td></tr> <tr><td>3</td><td> </td></tr> <tr><td>4</td><td> </td></tr> <tr><td>5</td><td> </td></tr> <tr><td>6</td><td> </td></tr> <tr><td>7</td><td> </td></tr> <tr><td>8</td><td> </td></tr> <tr><td>9</td><td> </td></tr> <tr><td>10</td><td> </td></tr> </table>	1		2		3		4		5		6		7		8		9		10	
Mark and Number Marque et No Eigentumsmerkmal und Nr.	Type Type-Art	Tare-Tare- Eigengewicht kg	Load limit - Lim. de charge - Lastgr. kg	Axles Essieux Achsen																																				
1																																								
2																																								
3																																								
4																																								
5																																								
6																																								
7																																								
8																																								
9																																								
10																																								
19 Pre-payment instruction - Prescription d'affranchissement - Frankaturvorschrift 		20 Disbursements Débours Barvorschuss Currency Monnaie Währung 	21 Cash on delivery charges Remboursement Nachnahme Currency Monnaie Währung 	22 Tariffs and routes requested - Tarifs et itinéraires demandés - Verlangte Tarife und Wege 	23 Interest in delivery Intérêt à la livraison Interesse an der Lieferung Currency Monnaie Währung 	24 Documents attached to the consignment note - Annexes à la lettre de voiture - Beilagen zum Frachtbrief 	Spaces No. 34-42 reserved for mechanised accounting. Cases Nos 34 à 42 réservées au procédé mécanographique. Felder Nr. 34-42 für mechanische Verarbeitung reserviert.																																	
25 Information for consignee - Informations pour le destinataire - Vermerke für den Empfänger (CIM Art. 6 § 12) 		26 Accompanying document for loading tackle and containers Bulletin pour agrès et containers Begleitschein für Lademittel und Behälter No. Home station, Gare d'attache Heimbahnhof		27 Forwarding station date stamp - Timbre à date de la gare expéditrice - Datumstempel des Vers.-Bahnhofs 	28 Destination station date stamp - Timbre à date de la gare destinataire - Datumstempel des Best.-Bahnhofs 	29 Weighing stamp - Timbre de pesage - Wiegestempel Weight ascertained - Poids constaté - Festgestelltes Gewicht	30 Advice of collection Avis d'encaissement Nachnahmebegleitschein No. 31 Recharge note Bulletin d'affr. Frankaturrechnung No. 32 Consignment Expédition Versand No. 33 Received Arrivée Empfang No.																																	

CONSIGNMENT NOTE - LETTRE DE VOITURE - FRACHTBRIEF

• Delete whichever is inapplicable - Biffer ce qui ne convient pas - Nichtzutreffendes streichen • Private owners' wagons - Des Wagons de particuliers - Bei Privatwagen

Traffic - Traffic - Verkehr		Code			Amount - Montant - Betrag		CHARGES "PAID" PAYÉ-FRANKATUR Tariff currency Monnaie du tarif Tarifwährung		CHARGES "TO PAY" PORT DU - ÜBERWEISUNG Tariff currency Monnaie du tarif Tarifwährung			Currency of des. country Monnaie d'ensem. Erhebungswährung	
46	Disbursements-Prior carriage charges - Débours-Port antérieur - Barvorschuss-Vorfracht	Currency Monnaie Währung	Ex. Rate Cours Kurs										46
47	Cash on delivery charges - Remboursement - Nachnahme	Currency Monnaie Währung	Ex. Rate Cours Kurs										47
Carriage charges - Port - Fracht from - de - von		Tariff applied Tarif appliqué Angewandter Tarif	A	B	C	Rate Prix par unité Frachtsatz	Chargeable wt. Kg Poids taxé Frachtpfl. Gewicht						
to - pour - bis													
Code	Km	Total carriage charges - Total du port - Gesamtfracht											
Other charges - Frais - Gebühren													
		Total of other charges Total des frais Gebühren insgesamt											Ex. Rate Cours Kurs
50	Carriage & other charges Port et frais Fracht und Gebühren	Tariff currency Monnaie du tarif Tarifwährung	Ex. Rate Cours Kurs										
Carriage charges - Port - Fracht from - de - von													
to - pour - bis													
Code	Km	Other charges - Frais - Gebühren											Ex. Rate Cours Kurs
60	Carriage & other charges Port et frais Fracht und Gebühren	Tariff currency Monnaie du tarif Tarifwährung	Ex. Rate Cours Kurs										
Carriage charges - Port - Fracht from - de - von													
to - pour - bis													
Code	Km	Other charges - Frais - Gebühren											Ex. Rate Cours Kurs
70	Carriage & other charges Port et frais Fracht und Gebühren	Tariff currency Monnaie du tarif Tarifwährung	Ex. Rate Cours Kurs										
Carriage charges - Port - Fracht from - de - von													
to - pour - bis													
Code	Km	Other charges - Frais - Gebühren											Ex. Rate Cours Kurs
80	Carriage & other charges Port et frais Fracht und Gebühren	Tariff currency Monnaie du tarif Tarifwährung	Ex. Rate Cours Kurs										
Carriage charges - Port - Fracht from - de - von													
to - pour - bis													
Code	Km	Other charges - Frais - Gebühren											Ex. Rate Cours Kurs
Total carriage charges Total du port - Gesamtfracht													
Other charges - Frais - Gebühren													
		Total of other charges Total des frais Gebühren insgesamt											Ex. Rate Cours Kurs
90	Carriage & other charges Port et frais Fracht und Gebühren	Tariff currency Monnaie du tarif Tarifwährung	Ex. Rate Cours Kurs										
Carriage charges - Port - Fracht from - de - von													
to - pour - bis													
Code	Km	Other charges - Frais - Gebühren											Ex. Rate Cours Kurs
Total carriage charges Total du port - Gesamtfracht													
Other charges - Frais - Gebühren													
		Total of other charges Total des frais Gebühren insgesamt											Ex. Rate Cours Kurs
95	Fixed tariff transit charges Frais tarifaires forfaitaires en cours de route Pauschalierete tarifarische Unterwegskosten		Ex. Rate Cours Kurs										
Information for Railway purposes Indications de service - Dienstliche Vorschriften -		Amount paid by the sender Somme payée par l'expéditeur Frantatur des Absenders Amount utilized Partie du port payé Davon verwendete Frantatur Balance available Reliquet disponible Restbetrag											
		Amount brought forward - Report - Obartrag											
		Total charges Montant général Gesamtbetrag Balance or Recharge Reliquet ou Reprise Restbetrag oder Rückrechnung Amount to be collected from consignee Somme à percevoir du destinataire Vom Empfänger zu erhebender Betrag											

CONSIGNMENT NOTE - LETTRE DE VOITURE - FRACHTBRIEF

* Delete whichever is inapplicable - Biffer ce qui ne convient pas - Nichtzutreffendes streichen

1 Control stamp Timbre de contrôle Kontrollstempel	2 CIM International carriage by rail - Transport international par chemins de fer - Internationale Eisenbahnbeförderung Consignment Note - Lettre de voiture - Frachtbrief Petite vitesse - Frachtgut <small>The sections within thick black lines must be completed by the railway and the other sections by the sender Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur Die stark umrahmten Teile hat die Eisenbahn, die übrigen der Absender auszufüllen</small>	3 Accounting label Etiquette comptable Verrechnungsetikette	<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:50%;">Station-Gare-Bahnhof No.</td> <td style="width:50%;">C/mant-Exp. Vers. No.</td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>	Station-Gare-Bahnhof No.	C/mant-Exp. Vers. No.		
Station-Gare-Bahnhof No.	C/mant-Exp. Vers. No.						
4 Destination station - Gare destinataire - Bestimmungsbahnhof	5 Invoiced - Enregistré - Abgefertigt from - de - von to - à - nach	34 Date-Date-Datum	6 Consignee, address (town and country) - Destinataire, adresse (ville et pays) - Empfänger, Adresse (Ort und Land)	7 Routes - Itinéraires - Leistungswege	35		
9 Declarations - Déclarations - Erklärungen (CIM Art. 6, 12, 15, etc.)	8 To be cleared through Customs at - A dédouaner à - Zu verzollen in	36	10 Reforwarded from/to - Réexpédié de/pour - Neuaufgegeben von/nach	37	38		
12 Sender, firm - Expéditeur, raison sociale - Absender, Firma Place - Lieu - Ort Date - Date - Datum Signature - Signature - Unterschrift	Loaded by : Chargé par : Verladen durch: • Railway Chemin de fer Eisenbahn • Sender Expéditeur Absender	11 Wagons - Wagons - Wagen Merk and Number Marque et No Eigentumsmerkmal und Nr.	Type Type-Art Tare-Tara- Eigengewicht kg	Load limit - Lim. de charge - Lastgr. kg	Axles Essieux Achsen	39	
13 Category - Catégorie - Art	Loading Tackle-Containers - Agrads-Containers - Lademittel-Behälter Merk and Number - Marque et No - Eigentumsmerkmal und Nr.	14 Address - marks - numbers Adresse - marques - numéros Adresse - Zeichen - Nummer	15 No. of packages Nombre Anzahl	16 Nature of packing Nature de l'emballage Art der Verpackung	17 Description of goods, Désignation de la marchandise - Bezeichnung der Güter	18 Weight Poids Gewicht kg	19 Goods Marchandises - Waren No.

INVOICE - FEUILLE DE ROUTE - FRACHTBRIEF

19 Pre-payment instruction - Prescription d'affranchissement - Frankaturvorschrift	20 Disbursements Débours Barvorschuss	Currency Monnaie Währung	21 Cash on delivery charges Remboursement Nachnahme	Currency Monnaie Währung	22 Tariffs and routes requested - Tarifs et itinéraires demandés - Verlangte Tarife und Wege
23 Interest in delivery Intérêt à la livraison Interesse an der Lieferung	Currency Monnaie Währung	24 Documents attached to the consignment note - Annexes à la lettre de voiture - Beilagen zum Frachtbrief	25 Information for consignee - Informations pour le destinataire - Vermerke für den Empfänger (CIM Art. 6 § 12)		
26 Accompanying document for loading tackle and containers Bulletin pour agrès et containers Begleitschein für Lademittel und Behälter No.	Home station, Gare d'attache Heimatbahnhof.	27 Forwarding station date stamp - Timbre à date de la gare expéditrice - Datumstempel des Vers.-Bahnhofs	28 Destination station date stamp - Timbre à date de la gare destinataire - Datumstempel des Best.-Bahnhofs	29 Weighing stamp - Timbre de pesage - Wiegestempel	30 Advice of collection Avis d'encaissement Nachnahmebegleitschein No.
31 Recharge note Bulletin d'aff. Frankaturrechnung No.	32 Consignment Expédition Versand No.	33 Received Arrivage Empfang No.	2 Goods will be carried subject to the provisions of the International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail 1961 (CIM) as now in force and as extended to parts of non-signatory or non-adhering States under the Additional Protocol dated 25th February, 1961, and to the supplementary provisions published pursuant thereto.		

Traffic - Traffic - Verkehr		Code		Amount - Montant - Betrag		CHARGES "PAID" PAYÉ-FRANKATUR Tariff currency Monnaie du tarif Tarifwährung		CHARGES "TO PAY" PORT DU - ÜBERWEISUNG Tariff currency Monnaie du tarif Tarifwährung		Currency of des. country Monnaie d'encaissement Erhebungswährung		
48	Disbursements-Prior carriage charges - Débours-Port antérieur - Benvorschuss-Vorfahrt	Currency Monnaie Währung	Ex. Rate Cours Kurs							18		
49	Cash on delivery charges - Remboursement - Nachnahme	Currency Monnaie Währung	Ex. Rate Cours Kurs							19		
Carriage charges - Port - Fracht from - de - von		Tariff applied Tarif appliqué Angewandter Tarif	A	B	C	Rate Prix par unité Frachtsatz	Chargeable wt. Kg Poids taxé Frachtpfl. Gewicht					
to - pour - bis												
Code	Km	Total carriage charges - Total du port - Gesamtfahrt										
Other charges - Frais - Gebühren												
					Total of other charges Total des frais Gebühren insgesamt						Ex. Rate Cours Kurs	
50	Carriage & other charges Port et frais Fracht und Gebühren	Tariff currency Monnaie du tarif Tarifwährung	Ex. Rate Cours Kurs									
Carriage charges - Port - Fracht from - de - von												
to - pour - bis												
Code	Km	Other charges - Frais - Gebühren									Ex. Rate Cours Kurs	
60	Carriage & other charges Port et frais Fracht und Gebühren	Tariff currency Monnaie du tarif Tarifwährung	Ex. Rate Cours Kurs									
Carriage charges - Port - Fracht from - de - von												
to - pour - bis												
Code	Km	Other charges - Frais - Gebühren									Ex. Rate Cours Kurs	
70	Carriage & other charges Port et frais Fracht und Gebühren	Tariff currency Monnaie du tarif Tarifwährung	Ex. Rate Cours Kurs									
Carriage charges - Port - Fracht from - de - von												
to - pour - bis												
Code	Km	Other charges - Frais - Gebühren									Ex. Rate Cours Kurs	
80	Carriage & other charges Port et frais Fracht und Gebühren	Tariff currency Monnaie du tarif Tarifwährung	Ex. Rate Cours Kurs									
Carriage charges - Port - Fracht from - de - von												
to - pour - bis												
Code	Km	Other charges - Frais - Gebühren									Ex. Rate Cours Kurs	
					Total of other charges Total des frais Gebühren insgesamt						Ex. Rate Cours Kurs	
90	Carriage & other charges Port et frais Fracht und Gebühren	Tariff currency Monnaie du tarif Tarifwährung	Ex. Rate Cours Kurs									
Carriage charges - Port - Fracht from - de - von		Tariff applied Tarif appliqué Angewandter Tarif	A	B	C	Rate Prix par unité Frachtsatz	Chargeable wt. Kg Poids taxé Frachtpfl. Gewicht					
to - pour - bis												
Code	Km	Total carriage charges Total du port - Gesamtfahrt										
Other charges - Frais - Gebühren												
					Total of other charges Total des frais Gebühren insgesamt						Ex. Rate Cours Kurs	
91	Fixed tariff transit charges Frais tarifaires forfaitaires en cours de route Pauschalierte tarifrische Unterwegskosten		Ex. Rate Cours Kurs									
Information for Railway purposes Indications de service - Dienstliche Vorschriften												
2		Amount paid by the sender Somme payée par l'expéditeur Fraktatur des Absenders Amount utilized Partie du port payé Davon verwendete Fraktatur Balance available Reliquat disponible Restbetrag									Amount brought forward - Report - Übertrag	
					Total charges Montant général Gesamtbetrag							
					Balance or Recharge Reliquat ou Reprise Restbetrag oder Rückrechnung Amount to be collected from consignee Somme à percevoir du destinataire Vom Empfänger zu erhebender Betrag							
					Ex. Rate - Cours - Kurs							

INVOICE - FEUILLE DE ROUTE - FRACHTKARTE

* Delete whichever is inapplicable - Biffer ce qui ne convient pas - Nichtzutreffendes streichen

The sections within thick black lines must be completed by the railway and the other sections by the sender. Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur. Die stark umrahmten Teile hat die Eisenbahn, die übrigen der Absender auszufüllen.

4 Destination station - Gare destinataire - Bestimmungsbahnhof	5 Invoiced - Enregistré - Abgefertigt from - de - von to - à - nach	34 Date-Date-Datum
6 Consignee, address (town and country) - Destinataire, adresse (ville et pays) - Empfänger, Adresse (Ort und Land)	7 Routes - Itinéraires - Leistungswege	35
9 Declarations - Déclarations - Erklärungen (CIM Art. 6, 12, 15, etc.)	8 To be cleared through Customs et - A dédouaner à - Zu verzollen in	36
12 Sender, firm - Expéditeur, raison sociale - Absender, Firma	10 Reforwarded from/to - Réexpédié de/pour - Neuaufgegeben von/nach	37

12 Sender, firm - Expéditeur, raison sociale - Absender, Firma	11 Wagons - Wagons - Wagen Mark and Number - Marque et No - Eigentumsmerkmal und Nr. Type - Type - Art Tare - Tare - Eigengewicht Load limit - Lim. de charge - Lastgr. kg Axles - Essieux - Achsen	38 Covered wagon Wagon couvert Gedeckter Wagen Open wagon Wagon découvert Offener Wagen P.O.'s wagon Wagon de particulier Privatwagen Special wagon Wagon spécial Spezialwagen
17 Sender, firm - Expéditeur, raison sociale - Absender, Firma Loaded by: Chargé par: Verladen durch: Railway Chemin de fer Eisenbahn Sender Expéditeur Absender Place - Lieu - Ort Date - Date - Datum Signature - Signature - Unterschrift	13 Loading Tackle-Containers - Agrad-Containers - Lademittel-Behälter Category - Catégorie - Art Mark and Number - Marque et No - Eigentumsmerkmal und Nr. Category - Catégorie - Art Mark and Number - Marque et No - Eigentumsmerkmal und Nr.	39

14 Address - marks - numbers Adresse - marques - numéros Adresse - Zeichen - Nummer	15 No. of packages Nombre Anzahl	16 Nature of packing Nature de l'emballage Art der Verpackung	17 Description of goods. Désignation de la marchandise - Bezeichnung des Gutes	18 Weight Poids Gewicht kg	31 Goods Marchandises - Waren No.
---	--	---	---	----------------------------------	---

ARRIVAL NOTE - BULLETIN D'ARRIVÉE - EMPFANGSSCHEIN

19 Pre-payment instruction - Prescription d'affranchissement - Frankaturvorschrift	20 Disbursements Débours Bervorschuss Currency Monnaie Währung	32
22 Tariffs and routes requested - Tarifs et itinéraires demandés - Verlangte Tarife und Wege	21 Cash on delivery charges Remboursement Nachnahme Currency Monnaie Währung	Speces No. 34-42 reserved for mechanised accounting. Cases Nos 34 à 42 réservés au procédé mécanographique. Felder Nr. 34-42 für mechanische Verarbeitung reserviert.
23 Interest in delivery Intérêt à la livraison Interesse an der Lieferung Currency Monnaie Währung	24 Documents attached to the consignment note - Annexes à la lettre de voiture - Beilagen zum Frachtbrief	
25 Information for consignee - Informations pour le destinataire - Vermerke für den Empfänger (CIM Art. 6 § 12)	26 Accompanying document for loading tackle and containers Bulletin pour agrès et containers. Begleitschein für Lademittel und Behälter No.	Home station, Gare d'attache Heimatbahnhof

27 Forwarding station date stamp - Timbre à date de la gare expéditrice - Datumstempel des Vers.-Bahnhofs	28 Destination station date stamp - Timbre à date de la gare destinataire - Datumstempel des Best.-Bahnhofs	29 Weighing stamp - Timbre de pesage - Wiegestempel Weight ascertained - Poids constaté - Festgestelltes Gewicht	30 Advice of collection Avis d'encaissement Nachnahmebegleitschein No. 31 Recharge note Bulletin d'affr. Frankaturrechnung No. 32 Consignment Expedition Versand No. 33 Received Arrivée Empfang No.
---	---	---	---

Goods will be carried subject to the provisions of the International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail 1961 (CIM) as now in force and as extended to parts of non-signatory or non-adhering States under the Additional Protocol dated 25th February, 1961, and to the supplementary provisions published pursuant thereto.

1	2	3
4	5	6
7	8	9

Interruption of the transit period - Interruption du délai de livraison - Lieferfristunterbrechung

Description of currencies - Désignation des monnaies - Währungsbezeichnungen

\$	U.S. Dollar Dollar USA USA Dollar	Esc	Portuguese Escudo Escudo português Portugiesischer Escudo	Fr S	Swiss Franc Franc suisse Schweizer Franken	Ltq	Turkish Pound Livre turque Türkisches Pfund
Din	Yugoslavian Dinar Dinar yougoslave Jugoslawischer Dinar	Fl	Dutch Guilder Florin néerlandais Holländischer Gulden	H	Hungarian Forint Forint hongrois Ungarischer Forint	N Kr	Norwegian Crown Couronne norvégienne Norwegische Krone
D Kr	Danish Crown Couronne danoise Dänische Krone	FM	Finnish Mark Mark finlandais Finnische Mark	U	Czechoslovakian Crown Couronne tchécoslovaque Tschechoslowakische Krone	Oes	Austrian Schilling Schilling autrichien Österreichischer Schilling
DM	German Mark Mark allemand Deutsche Mark	Fr B	Belgian Franc Franc belge Belgischer Franken	Kcs	English shillings, Pence Shilling-penny anglais Englischer Schilling - Penny	Pta	Spanish Peseta Peseta espagnole Spanische Peseta
DM/BS	German Mark (West) Mark de la «Deutsche Bundesbank» Mark der Deutschen Bundesbank	Fr F	French Franc Franc français Französischer Franken	s.d.	Roumanian Lei Leu roumain Rumänische Lei	Rbl	Soviet Rouble Rouble soviétique Sowjetischer Rubel
DM/DN	German Mark (East) Mark de la «Deutsche Notenbank» Mark der Deutschen Notenbank	Fr G	Gold Franc Franc or Goldfranken	Lei	Bulgarian Leva Leva bulgare Bulgarische Lew	S Kr	Swedish Crown Couronne suédoise Schwedische Krone
Dr	Greek Drachme Drachme grecque Griechische Drachme	Fr lux	Luxembourg Franc Franc luxembourgeois Luxemburgischer Franken	Leva	Italian Lira Lire italiana Italienische Lire	Zl	Polish Zloty Zloty polonais Polnischer Zloty

ARRIVÉ BULLETTIN D'ARRIVÉ EMPFANGSSCHEIN

Total charges - Montant général - Gesamtbetrag		Charges "Paid" Port payé Frankatur					Charges "To Pay" Port dû Überweisung				
1.	Modifications in the Contract of Carriage ordered by the sender Modifications du contrat de transport ordonnées par l'expéditeur Nachträgliche Verfügung des Absenders No.....	Amount paid by the sender Somme payée par l'expéditeur Frankatur des Absenders Amount utilised Partie du port payé Davon verwendete Frankatur Balance available Reliquat disponible Restbetrag Rate of conversion Cours de conversion Umrechnungskurs					Amount recharged Reprise avec bulletin d'affranchissement Rückrechnung mit Frankaturrechnung Balance available converted Reliquat disponible converti Umgerechneter Restbetrag				
2.	Modifications in the Contract of Carriage ordered by the consignee Modifications du contrat de transport ordonnées par le destinataire Verfügung des Empfängers No.....										
3.	Notification of circumstances preventing delivery Avis d'empêchement à la livraison Ablieferungshindernismeldung No.....										
4.	Lack of or defective packing Absence ou défectuosité d'emballage Fehlen oder Mängel der Verpackung										
		5.	Advice of collection returned Avis d'encaissement renvoyé Nachnahmebegleitschein zurückgesandt No.....								
		6.	Recharged with recharge note Reprise avec bulletin d'affranchissement Rückrechnung mit Frankaturrechnung No.....								
		7.	Report drawn up Procès-verbal établi Jatbestandsaufnahme erstellt No.....								
		8.	Consignee's receipt - Quittance du destinataire - Empfangsbescheinigung Date - Date - Datum Signature - Signature - Unterschrift								

3

1 Control stamp Timbre de contrôle Kontrollstempel	CIM International carriage by rail - Transport international par chemins de fer - Internationale Eisenbahnbeförderung Consignment Note - Lettre de voiture - Frachtbrief Petite vitesse - Frachtgut The sections within thick black lines must be completed by the railway and the other sections by the sender Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur Die stark umrahmten Teile hat die Eisenbahn, die übrigen der Absender auszufüllen	CIM Accounting label Etiquette comptable Verrechnung-Etikette <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width:50%;">Station-Gare-Bahnhof No.</th> <th style="width:50%;">C'ment-Exp.-Vers. No.</th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>	Station-Gare-Bahnhof No.	C'ment-Exp.-Vers. No.			34 Coding Codes-Code 35 Date-Date-Datum													
Station-Gare-Bahnhof No.	C'ment-Exp.-Vers. No.																			
4 Destination station - Gare destinataire - Bestimmungsbahnhof <hr/>	5 Invoiced - Enregistré - Abgefertigt from - de - von _____ to - à - nach _____	36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 																		
6 Consignee, address (town and country) - Destinataire, adresse (ville et pays) - Empfänger, Adresse (Ort und Land) <hr/>	7 Routes - Itinéraires - Leistungswege <hr/>	8 To be cleared through Customs at - A dédouaner à - Zu verzollen in <hr/>	9 Declarations - Déclarations - Erklärungen (CIM Art. 6, 12, 15, etc.) <hr/>	10 Reforwarded from/to - Réexpédié de/pour - Neuvergeben von/nach <hr/>																
12 Sender, firm - Expéditeur, raison sociale - Absender, Firma <hr/>	11 Wagons - Wagons - Wagen <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width:40%;">Mark and Number Marque et No. Eigentumsmerkmal und Nr.</th> <th style="width:15%;">Type Type-Art</th> <th style="width:15%;">Tare-Tare- Eigengewicht kg</th> <th style="width:15%;">Load limit - Lim. de charge - Lastgr. kg</th> <th style="width:15%;">Axles Essieux</th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>	Mark and Number Marque et No. Eigentumsmerkmal und Nr.	Type Type-Art	Tare-Tare- Eigengewicht kg	Load limit - Lim. de charge - Lastgr. kg	Axles Essieux						13 Category - Catégorie - Art <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width:33%;">Loading Tackle-Containers - Agrès-Containers - Lademittel-Behälter Mark and Number - Marque et No - Eigentumsmerkmal und Nr.</th> <th style="width:33%;">Category - Catégorie - Art</th> <th style="width:33%;">Mark and Number - Marque et No - Eigentumsmerkmal und Nr.</th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>	Loading Tackle-Containers - Agrès-Containers - Lademittel-Behälter Mark and Number - Marque et No - Eigentumsmerkmal und Nr.	Category - Catégorie - Art	Mark and Number - Marque et No - Eigentumsmerkmal und Nr.				14 Covered wagon Wagon couvert Gedeckter Wagen D Open wagon Wagon découvert Offener Wagen P P.O.'s wagon Wagon de particulier Privatwagen Sp Special wagon Wagon spécial Spezialwagen	
Mark and Number Marque et No. Eigentumsmerkmal und Nr.	Type Type-Art	Tare-Tare- Eigengewicht kg	Load limit - Lim. de charge - Lastgr. kg	Axles Essieux																
Loading Tackle-Containers - Agrès-Containers - Lademittel-Behälter Mark and Number - Marque et No - Eigentumsmerkmal und Nr.	Category - Catégorie - Art	Mark and Number - Marque et No - Eigentumsmerkmal und Nr.																		
12 Sender, firm - Expéditeur, raison sociale - Absender, Firma <hr/>	Loaded by : Chargé par : Verladen durch : <ul style="list-style-type: none"> • Railway Chemin de fer Eisenbahn • Sender Expéditeur Absender 	13 Category - Catégorie - Art <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width:33%;">Loading Tackle-Containers - Agrès-Containers - Lademittel-Behälter Mark and Number - Marque et No - Eigentumsmerkmal und Nr.</th> <th style="width:33%;">Category - Catégorie - Art</th> <th style="width:33%;">Mark and Number - Marque et No - Eigentumsmerkmal und Nr.</th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>	Loading Tackle-Containers - Agrès-Containers - Lademittel-Behälter Mark and Number - Marque et No - Eigentumsmerkmal und Nr.	Category - Catégorie - Art	Mark and Number - Marque et No - Eigentumsmerkmal und Nr.				14 Covered wagon Wagon couvert Gedeckter Wagen D Open wagon Wagon découvert Offener Wagen P P.O.'s wagon Wagon de particulier Privatwagen Sp Special wagon Wagon spécial Spezialwagen											
Loading Tackle-Containers - Agrès-Containers - Lademittel-Behälter Mark and Number - Marque et No - Eigentumsmerkmal und Nr.	Category - Catégorie - Art	Mark and Number - Marque et No - Eigentumsmerkmal und Nr.																		
Place - Lieu - Ort Date - Date - Datum Signature - Signature - Unterschrift	14 Address - marks - numbers Adresse - marques - numéros Adresse - Zeichen - Nummer <hr/>		15 No. of packages Nombre Anzahl <hr/>	16 Nature of packing Nature de l'emballage Art der Verpackung <hr/>	17 Description of goods. Désignation de la marchandise - Bezeichnung des Gutes <hr/>	18 Weight Poids Gewicht kg <hr/>	41 Goods - Waren Merchandises - Waren No. <hr/>													
19 Pre-payment instruction - Prescription d'affranchissement - Frankaturvorschrift <hr/>		20 Disbursements Débours Bervorschuss <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width:50%;">Currency Monnaie Währung</th> <th style="width:50%;"> </th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>	Currency Monnaie Währung				21 Cash on delivery charges Remboursement Nachnahme <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width:50%;">Currency Monnaie Währung</th> <th style="width:50%;"> </th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>	Currency Monnaie Währung				22 Tariffs and routes requested - Tarifs et itinéraires demandés - Verlangte Tarife und Wege <hr/>	23 Interest in delivery Intérêt à la livraison Interesse an der Lieferung <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width:50%;">Currency Monnaie Währung</th> <th style="width:50%;"> </th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>	Currency Monnaie Währung				24 Documents attached to the consignment note - Annexes à la lettre de voiture - Beilagen zum Frachtbrief <hr/>	25 Information for consignee - Informations pour le destinataire - Vermerke für den Empfänger (CIM Art. 6 § 12) <hr/>	26 Accompanying document for loading tackle and containers Bulletin pour agrès et containers Begleitschein für Lademittel und Behälter No. _____ Home station, Gare d'attache Heimbahnhof _____
Currency Monnaie Währung																				
Currency Monnaie Währung																				
Currency Monnaie Währung																				
27 Forwarding station date stamp - Timbre à date de la gare expéditrice - Datumstempel des Vers.-Bahnhofs <hr/>	28 Destination station date stamp - Timbre à date de la gare destinataire - Datumstempel des Best.-Bahnhofs <hr/>	29 Weighing stamp - Timbre de pesage - Wiegestempel <hr/>	30 Advice of collection Avis d'encaissement Nachnahmebegleitschein No. _____ 31 Recharge note Bulletin d'affr. Frankaturrechnung No. _____ 32 Consignment Expedition Versand No. _____ 33 Received Arrivée Empfang No. _____																	
4 Goods will be carried subject to the provisions of the International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail 1961 (CIM) as now in force and as extended to parts of non-signatory or non-adhering States under the Additional Protocol dated 25th February, 1961, and to the supplementary provisions published pursuant thereto.		30 Advice of collection Avis d'encaissement Nachnahmebegleitschein No. _____ 31 Recharge note Bulletin d'affr. Frankaturrechnung No. _____ 32 Consignment Expedition Versand No. _____ 33 Received Arrivée Empfang No. _____																		

Delete whichever is inapplicable - Biffer ce qui ne convient pas - Nichtzutreffendes streichen

Private owners' wagons - Des Wagons de particuliers - Bei Privatwagen

Traffic - Trafic - Verkehr				Code		Amount - Montant - Betrag		CHARGES "PAID" PAYÉ-FRANKATUR Tariff currency Monnaie du tarif Tarifwährung		CHARGES "TO PAY" - PORT DU - ÜBERWEISUNG Tariff currency Monnaie du tarif Tarifwährung		Currency of des. country Monnaie d'encaiss. Erhebungswährung	
48 Disbursements-Prior carriage charges - Débours-Port antérieur - Barvorschuss-Vorfracht				Currency Monnaie Währung		Ex. Rate Cours Kurs		XXXXXXXXXX				49	
50 Cash on delivery charges - Remboursement - Nachnahme				Currency Monnaie Währung		Ex. Rate Cours Kurs						51	
Carriage charges - Port - Fracht from - de - von				Tariff applied Tarif appliqué Angewandter Tarif	A	B	C	Rate Prix par unité Frachtsatz	Chargeable wt. Kg Poids taxé Erachtplf. Gewicht				
to - pour - bis													
Code				Km									
				Total carriage charges - Total du port - Gesamtfracht				51					
Other charges - Frais - Gebühren													
				Total of other charges Total des frais Gebühren insgesamt				52				Ex. Rate Cours Kurs	
50 Carriage & other charges Port et frais Fracht und Gebühren				Tariff currency Monnaie du tarif Tarifwährung		Ex. Rate Cours Kurs		50					
Carriage charges - Port - Fracht from - de - von													
to - pour - bis													
Code				Km		Other charges - Frais - Gebühren						Ex. Rate Cours Kurs	
60 Carriage & other charges Port et frais Fracht und Gebühren				Tariff currency Monnaie du tarif Tarifwährung		Ex. Rate Cours Kurs		60					
Carriage charges - Port - Fracht from - de - von													
to - pour - bis													
Code				Km		Other charges - Frais - Gebühren						Ex. Rate Cours Kurs	
70 Carriage & other charges Port et frais Fracht und Gebühren				Tariff currency Monnaie du tarif Tarifwährung		Ex. Rate Cours Kurs		70					
Carriage charges - Port - Fracht from - de - von													
to - pour - bis													
Code				Km		Other charges - Frais - Gebühren						Ex. Rate Cours Kurs	
80 Carriage & other charges Port et frais Fracht und Gebühren				Tariff currency Monnaie du tarif Tarifwährung		Ex. Rate Cours Kurs		80					
Carriage charges - Port - Fracht from - de - von													
to - pour - bis													
Code				Km		Other charges - Frais - Gebühren						Ex. Rate Cours Kurs	
90 Carriage & other charges Port et frais Fracht und Gebühren				Tariff currency Monnaie du tarif Tarifwährung		Ex. Rate Cours Kurs		90					
Carriage charges - Port - Fracht from - de - von													
to - pour - bis													
Code				Km		Other charges - Frais - Gebühren						Ex. Rate Cours Kurs	
10 Carriage & other charges Port et frais Fracht und Gebühren				Tariff currency Monnaie du tarif Tarifwährung		Ex. Rate Cours Kurs		10					
Carriage charges - Port - Fracht from - de - von													
to - pour - bis													
Code				Km		Other charges - Frais - Gebühren						Ex. Rate Cours Kurs	
11 Fixed tariff transit charges Frais tarifaires forfaitaires en cours de route Pauschalierte tarifarisches Unterwegskosten						Ex. Rate Cours Kurs		11					
Information for Railway purposes Indications de service - Dienstliche Vorschriften				4									
				Amount paid by the sender Somme payée par l'expéditeur Frankatur des Absenders									
				Amount utilized Partie du port payé Davon verwendete Frankatur									
				Balance available Reliquat disponible Restbetrag									
				Total charges Montant général Gesamtbetrag									
				Balance or Recharge Reliquat ou Reprise Restbetrag oder Rückrechnung									
				Amount to be collected from consignee Somme à percevoir du destinataire Vom Empfänger zu erhebender Betrag									

* Delete whichever is inapplicable - Biffer ce qui ne convient pas - Nichtzutreffendes streichen

1 Control stamp Timbre de contrôle Kontrollstempel	2 CIM International carriage by rail - Transport international par chemins de fer - Internazionali Eisenbahnbeförderung 3 CIM Accounting label Etiquette comptable Verrechnungsetikette	34 Coding Codes-Code Date-Date-Datum					
Consignment Note - Lettre de voiture - Frachtbrief Petite vitesse - Frachtgut The sections within thick black lines must be completed by the railway and the other sections by the sender Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur Die stark umrahmten Teile hat die Eisenbahn, die übrigen der Absender auszufüllen							
4 Destination station - Gare destinataire - Bestimmungsbahnhof	5 Invoiced - Enregistré - Abgefertigt from - de - von to - à - nach	35					
6 Consignee, address (town and country) - Destinataire, adresse (ville et pays) - Empfänger, Adresse (Ort und Land)	7 Routes - Itinéraires - Leistungswege	36					
9 Declarations - Déclarations - Erklärungen (CIM Art. 6, 12, 15, etc.)	8 To be cleared through Customs et - A dédouaner à - Zu verzollen in	37					
12 Sender, firm - Expéditeur, raison sociale - Absender, Firma Loaded by: Chargé par: Verladen durch: • Railway Chemin de fer Eisenbahn • Sender Expéditeur Absender	10 Reforwarded from/to - Réexpédié de/pour - Neuaufgegeben von/nach	38					
Place - Lieu - Ort Date - Date - Datum Signature - Signature - Unterschrift	11 Wagons - Wagons - Wagen Mark and Number - Marque et No - Eigentumsmerkmal und Nr. Type - Type - Art Tare-Tare- Eigengewicht kg Load limit - Lim. de charge - Lastgr. kg Axles Essieux Achsen	39 <ul style="list-style-type: none"> C Covered wagon Wagon couvert Gedeckter Wagen D Open wagon Wagon découvert Offener Wagen P P.O.'s wagon Wagon de particulier, Privatwagen Sp Special wagon Wagon spécial Spezialwagen 					
14 Address - marks - numbers Adresse - marques - numéros Adresse - Zeichen - Nummer	15 No. of packages Nombre Anzahl	16 Nature of packing Nature de l'emballage Art der Verpackung	13 Loading Tackle-Containers - Agrad-Containers - Lademittel-Behälter Mark and Number - Marque et No - Eigentumsmerkmal und Nr. Category - Catégorie - Art	17 Description of goods. Désignation de la marchandise - Bezeichnung der Ware	18 Weight Poids Gewicht kg	40 Goods Marchandises - Waren No.	
DUPLICATE INVOICE - SOUCHE D'EXPEDITION - VERSANDSCHEIN			41				
19 Pre-payment instruction - Prescription d'affranchissement - Frankaturvorschrift	20 Disbursements Débours Barvorschuss Currency Monnaie Währung	21 Cash on delivery charges Remboursement Nachnahme Currency Monnaie Währung	22 Tariffs and routes requested - Tarifs et itinéraires demandés - Verlangte Tarife und Wege	23 Interest in delivery Intérêt à la livraison Interesse an der Lieferung Currency Monnaie Währung	42 Spaces No. 34-42 reserved for mechanised accounting. Cases Nos 34 à 42 réservées au procédé mécanographique. Felder Nr. 34-42 für mechanische Verarbeitung reserviert.		
25 Information for consignee - Informations pour le destinataire - Vermerte für den Empfänger (CIM Art. 6 § 12)	24 Documents attached to the consignment note - Annexes à la lettre de voiture - Beilagen zum Frachtbrief		26 Accompanying document for loading tackle and containers Bulletin pour agrès et containers Begleitschein für Lademittel und Behälter No.	27 Forwarding station date stamp - Timbre à date de la gare expéditrice - Datumstempel des Vers.-Bahnhofs	28 Destination station date stamp - Timbre à date de la gare destinataire - Datumstempel des Best.-Bahnhofs	29 Weighing stamp - Timbre de pesage - Wiegestempel Weight ascertained - Poids constaté - Festgestelltes Gewicht	30 Advice of collection Avis d'encaissement Nachnahmebegleitschein No.
27 Goods will be carried subject to the provisions of the International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail 1961 (CIM) as now in force and as extended to parts of non-signatory or non-adhering States under the Additional Protocol dated 25th February, 1961, and to the supplementary provisions published pursuant thereto.			31 Recharge note Bulletin d'affr. Frankaturrechnung No.	32 Consignment Expédition Versand No.	33 Received Arrivage Empfang No.		

* Delete whichever is inapplicable - Biffer ce qui ne convient pas - Nichtzutreffendes streichen

• Private owners' wagons - Des Wagons de particuliers - Bei Privatwagen

Traffic - Traffic - Verkehr			Code			Amount - Montant - Betrag		CHARGES "PAID" - PAYÉ-FRANKATUR Tariff currency - Monnaie du tarif - Tarifwährung		CHARGES "TO PAY" - PORT DU - ÜBERWEISUNG Tariff currency - Monnaie du tarif - Tarifwährung		Currency of des. country - Monnaie d'encaissement, Erhebungswährung			
48 Disbursements - Prior carriage charges - Débours-Port antérieur - Barvorschutz-Vorfahrt			Currency - Monnaie - Währung			Ex. Rate - Cours - Kurs						48			
49 Cash on delivery charges - Remboursement - Nachnahme			Currency - Monnaie - Währung			Ex. Rate - Cours - Kurs						49			
Carriage charges - Port - Fracht from - de - von			Tariff applied - Tarif appliqué - Angewandter Tarif			A B C			Rate - Prix par unité - Frachtsatz		Chargeable wt. - Poids taxé - Frachtpfl. Gewicht				
to - pour - bis															
Code			Km												
			Total carriage charges - Total du port - Gesamtfracht						51						
Other charges - Frais - Gebühren															
			Total of other charges - Total des frais - Gebühren insgesamt						52				Ex. Rate - Cours - Kurs		
50 Carriage & other charges - Port et frais - Fracht und Gebühren			Tariff currency - Monnaie du tarif - Tarifwährung			Ex. Rate - Cours - Kurs		50							
Carriage charges - Port - Fracht from - de - von															
to - pour - bis															
Code			Km			Other charges - Frais - Gebühren							Ex. Rate - Cours - Kurs		
60 Carriage & other charges - Port et frais - Fracht und Gebühren			Tariff currency - Monnaie du tarif - Tarifwährung			Ex. Rate - Cours - Kurs		60							
Carriage charges - Port - Fracht from - de - von															
to - pour - bis															
Code			Km			Other charges - Frais - Gebühren							Ex. Rate - Cours - Kurs		
70 Carriage & other charges - Port et frais - Fracht und Gebühren			Tariff currency - Monnaie du tarif - Tarifwährung			Ex. Rate - Cours - Kurs		70							
Carriage charges - Port - Fracht from - de - von															
to - pour - bis															
Code			Km			Other charges - Frais - Gebühren							Ex. Rate - Cours - Kurs		
80 Carriage & other charges - Port et frais - Fracht und Gebühren			Tariff currency - Monnaie du tarif - Tarifwährung			Ex. Rate - Cours - Kurs		80							
Carriage charges - Port - Fracht from - de - von															
to - pour - bis															
Code			Km			Other charges - Frais - Gebühren							Ex. Rate - Cours - Kurs		
90 Carriage & other charges - Port et frais - Fracht und Gebühren			Tariff currency - Monnaie du tarif - Tarifwährung			Ex. Rate - Cours - Kurs		90							
Carriage charges - Port - Fracht from - de - von															
to - pour - bis															
Code			Km			Other charges - Frais - Gebühren							Ex. Rate - Cours - Kurs		
Total carriage charges - Total du port - Gesamtfracht									91						
Other charges - Frais - Gebühren															
			Total of other charges - Total des frais - Gebühren insgesamt						92				Ex. Rate - Cours - Kurs		
93 Carriage & other charges - Port et frais - Fracht und Gebühren			Tariff currency - Monnaie du tarif - Tarifwährung			Ex. Rate - Cours - Kurs		93							
Fixed tariff transit charges - Frais tarifaires forfaitaires en cours de route - Pauschalierte tarifrische Unterwegskosten						Ex. Rate - Cours - Kurs		94							
Information for Railway purposes - Indications de service - Dienstliche Vorschriften -			5												
			Amount paid by the sender - Somme payée par l'expéditeur - Frankatur des Absenders - Amount utilized - Partie du port payé - Devon verwendete Frankatur - Balance available - Reliquat disponible - Restbetrag												
			Ex. Rate - Cours - Kurs												
			Amount brought forward - Report - Übertrag												
			Total charges - Montant général - Gesamtbetrag - Balance or Recharge - Reliquat ou Reprise - Restbetrag oder Rückrechnung - Amount to be collected from consignee - Somme à percevoir du destinataire - Vom Empfänger zu erhebender Betrag												

DUPLICATE INVOICE - SOUCHE D'EXPEDITION - VERSANDSCHEIN

* Delete whichever is inapplicable - Biffer ce qui ne convient pas - Nichtzutreffendes streichen

ANNEXE III

(Article 12)

Absence ou défectuosité d'emballage

Déclaration générale

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

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

.....
.....
.....

Je reconnais que ces marchandises, lorsque le document de transport fait
mention de la présente déclaration, sont remises au transport

- sans emballage (*)
- sous l'emballage défectueux dont la description suit (*):

.....
.....
.....

A, le 19.....

(Signature)

* Biffer les mentions qui ne conviennent pas.

ANNEX III

(Article 12)

Absence or inadequacy of packing

General declaration

At my request the..... Railway will accept for carriage as
from to-day the goods hereinafter designated, which will be tendered by me at
..... station, to be forwarded by:

- grande vitesse**
- petite vitesse**
- express parcels service*

.....
.....
.....

I acknowledge that these goods when the transport document refers to this
declaration, are tendered for carriage

- without packing*
- with defective packing, the description of which is as follows*:

.....
.....
.....

At....., date.....19

(Signature)

* Delete whichever does not apply.

ANNEXE IVA

(Article 21)

Modifications du contrat de transport ordonnés par l'expéditeur

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

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

remise au transport avec la lettre de voiture de $\frac{\text{grande}}{\text{petite}}$ vitesse du.....
19.....

à l'adresse de M.....à.....

les modifications suivantes(*):

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

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

3° ajourner la livraison en attendant des ordres ultérieurs;

4° la livrer à M..... à.....;

5° l'expédier en $\frac{\text{grande}}{\text{petite}}$ vitesse à M..... à.....
gare du chemin de fer de.....;

6° la retourner en $\frac{\text{grande}}{\text{petite}}$ vitesse à la gare expéditrice à M.....;

7° ne la livrer que contre paiement d'un remboursement

de $\frac{\text{en chiffres}}{\text{en toutes lettres}}$

8° la livrer contre paiement, non pas du remboursement indiqué dans la
lettre de voiture, mais d'un remboursement

de $\frac{\text{en chiffres}}{\text{en toutes lettres}}$

9° la livrer sans recouvrer le montant du remboursement;

10° la livrer franco.....

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

(Signature)

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

Les ordres ci-dessus sont transmis pour exécution dans les conditions prévues à l'article 23,
§ 1, de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins
de fer (CIM). Ils ont été reproduits sur le duplicata de la lettre de voiture, qui a été présenté
par l'expéditeur. Le titre délivré à l'expéditeur pour le remboursement a été $\frac{\text{rectifié}}{\text{retiré}}$.

Cette déclaration se réfère à l'envoi n°.....acheminé dans le wagon n°.....et à
notre télégramme n°...../notre communication téléphonique du.....

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

Le Chef de gare:

(†) Indiquer ici la gare expéditrice.

(*) Biffer les mentions qui ne conviennent pas.

ANNEX IVA

(Article 21)

Modifications in the contract of carriage ordered by the sender

The Railway at station* is requested to make the following modifications† in the contract of carriage for the under-mentioned consignment:-

Marks and numbers	Number of packages	Nature of packing	Description of goods	Weight in kilogrammes
-------------------	--------------------	-------------------	----------------------	-----------------------

tendered for carriage with the $\frac{grande}{petite}$ vitesse consignment note dated 19..... and addressed to M..... at.....;

1. to be returned to sender at the forwarding station;
2. to be stopped in transit pending further orders;
3. delivery to be withheld pending further orders;
4. to be delivered to M..... at.....;
5. to be forwarded by $\frac{grande}{petite}$ vitesse to M..... at..... station on the..... Railway;
6. to be returned by $\frac{grande}{petite}$ vitesse to M..... at the forwarding station;
7. to be delivered only against payment of a "cash on delivery" charge of

in figures		in words
8. to be delivered against payment of a "cash on delivery" charge of

in figures		in words

 instead of the "cash on delivery" charge specified in the consignment note;
9. to be delivered without collection of the "cash on delivery" charge;
10. to be delivered "*franco*".....

At, date 19.....
(Signature)

To..... station..... Railway.

The above orders are transmitted for effect to be given thereto under the conditions prescribed in Article 23 (1) of the International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM). These orders have been reproduced in the consignment note duplicate which has been presented by the sender. The document delivered to the sender for the "cash on delivery" charge has been $\frac{corrected}{withdrawn}$. This declaration refers to consignment No..... forwarded in wagon No..... and to our telegram No...../to our telephone communication of.....

At....., date 19.....
Station-master.

* Insert here the name of the forwarding station.
† Delete the instructions which do not apply.

ANNEXE IVB

(Article 22)

Modifications du contrat de transport ordonnées par le destinataire

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

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

remise au transport avec la lettre de voiture de $\frac{\text{grande}}{\text{petite}}$ vitesse du
19.....

par M. à
à l'adresse de M. à

les modifications suivantes***:

- 1° l'arrêter en cours de route, en attendant des ordres ultérieurs;
- 2° ajourner la livraison, en attendant des ordres ultérieurs;
- 3° la livrer à M. à ;
me laisser
- 4° laisser mon mandataire M..... assister aux formalités douan-
ières ou autres formalités administratives;
me laisser
- 5° laisser mon mandataire M..... accomplir les formalités douan-
ières ou autres formalités administratives et procéder, s'il y a lieu, au
paiement des droits de douane et autres frais****;
- 6° l'expédier en $\frac{\text{grande}}{\text{petite}}$ vitesse à M..... à
gare du chemin de fer de

A, le 19
(Signature)

A la gare de du chemin de fer de

Les ordres ci-dessus sont transmis pour exécution dans les conditions prévues à l'article 23, § 1, de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM). Cette déclaration se réfère à notre télégramme n°...../ à notre communication téléphonique du.....

A, le 19
Le Chef de gare:

* Indiquer ici soit la gare destinataire, soit la gare d'entrée dans le pays destinaire.
** Seulement s'il est connu.
*** Biffer les mentions qui ne conviennent pas.
**** Le destinataire ne peut donner cet ordre que s'il y est autorisé en vertu de l'article 15, § 1, lettre (b).

ANNEX IVB

(Article 22)

Modifications in the contract of carriage ordered by the consignee

The..... Railway at..... station* is requested to make the following modifications† in the contract of carriage for the undermentioned consignment:

Consign-ment No.‡	Wagon No.‡	Marks and numbers	Number of packages	Nature of packing	Description of goods	Weight in kilogrammes

tendered for carriage with *grande* / *petite* *vitesse* consignment note dated 19..... by M..... at..... and addressed to M..... at.....

1. to be stopped in transit pending further orders;
2. delivery to be withheld pending further orders;
3. to be delivered to M..... at..... to allow me.....
4. to allow my agent M..... to be present at the customs or other administrative formalities;
5. to allow me..... to complete the customs or other administrative formalities and, as necessary, pay the customs duty and other charges§;
6. to be forwarded by *grande* / *petite* *vitesse* to M..... at..... station on the..... Railway
At....., date..... 19.....
(Signature)

To the..... station..... Railway.

The above orders are transmitted for effect to be given thereto under the conditions prescribed in Article 23 (1) of the International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM). This declaration refers to our telegram No..... /to our telephone communication of.....

At....., date..... 19.....
Station-master.

* Insert here either the name of the destination station or of the station of entry into the country of destination.
† Delete the instructions which do not apply.
‡ If known.
§ The consignee may not give this order unless authorized under Article 15 (1) (b) of this Convention.

ANNEXE V

(Article 58)

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

Article premier

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

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

A cet effet, le Comité administratif

- (a) veille à la bonne application par l'Office central des Conventions ainsi que des autres textes issus des conférences de révision et préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de ces Conventions et textes;
- (b) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat contractant ou par le directeur de l'Office.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANNEX V

(Article 58)

REGULATIONS CONCERNING THE CENTRAL OFFICE FOR INTERNATIONAL RAILWAY TRANSPORT

Article 1

1. The Central Office for International Railway Transport shall be situated at Berne under the auspices of the Swiss Government.

The administrative and financial control of its affairs shall, for the purposes of Article 58 of this Convention, be entrusted to an Administrative Committee.

For this purpose the administrative Committee shall:

- (a) superintend the application by the Central Office of the Conventions and other instruments adopted by revision conferences and, if necessary, recommend measures to be taken to facilitate the application of such Conventions and other instruments;
- (b) give reasoned opinions on questions submitted to it by a Contracting State or by the director of the Office which may affect the work of the Central Office.

2.—(a) The Administrative Committee shall meet at Berne. It shall be composed of nine members chosen from the Contracting States.

(b) Switzerland shall have a permanent seat on the Committee and will supply the Chairman. The other member States shall be nominated for five years. For each five-year period a Diplomatic Conference shall, on the basis of proposals submitted by the Administrative Committee in office, determine the composition of the Administrative Committee having regard to an equitable geographical distribution of seats.

(c) If a vacancy occurs among the member States, the Administrative Committee shall itself nominate another Contracting State to fill the vacancy.

(d) Each member State shall appoint as its delegate to the Administrative Committee a person qualified by virtue of experience in international transport matters.

(e) The Administrative Committee shall determine its own constitution and rules of procedure.

It shall hold at least one ordinary meeting each year and extraordinary meetings at the request of three or more member States.

The secretariat of the Administrative Committee shall be supplied by the Central Office.

The minutes of the meetings of the Administrative Committee shall be sent to all Contracting States.

(f) No charge shall be made for the services of the delegate of each member State and his expenses shall be borne by that State.

3.—(a) The Administrative Committee shall make regulations to govern the organisation, working and staff of the Central Office. The Swiss Government shall put before them draft proposals to that effect.

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

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

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

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

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

Article 2

§ 1.—Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de chemins de fer ou des parcours auxquels s'applique la Convention. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution est de 1 fr. 40 au maximum par kilomètre. Exceptionnellement, cette contribution peut, après accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, et approbation du Comité administratif, être réduite de cinquante pour cent au maximum pour des lignes exploitées dans des conditions particulières. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre est fixé, pour chaque exercice, par le Comité administratif, l'Office central entendu. Il est toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'ont pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé est versé à un fonds de réserve.

§ 2.—A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1^{er} octobre, n'aurait pas versé sa part est, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvelle au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi de son rapport de gestion pour l'exercice écoulé. Si, à la date du 1^{er} juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche est 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

(b) The Administrative Committee shall appoint the director, vice-director and counsellors of the Central Office, and the Swiss Government shall propose candidates in that behalf. In making such appointments, the Administrative Committee shall have special regard to the ability of the candidates and to an equitable geographical distribution.

(c) The annual budget of the Central Office shall be subject to the approval of the Administrative Committee which shall have regard to the provisions of Article 2 below, and the annual report shall be subject to the like approval.

The audit of the Central Office accounts dealing only with the reconciliation of figures and vouchers within the limits of the budget shall be carried out by the Swiss Government who shall forward the accounts together with a report on them to the Administrative Committee.

The Administrative Committee shall send to the Contracting States, together with the Central Office report and annual statement of accounts, copies of the decisions, resolutions and recommendations which the Committee has been called upon to make.

(d) The Administrative Committee shall place before each revision conference, at least two months before it meets, a report on the whole of the Committee's work since the preceding conference.

Article 2

1. The expenses of the Central Office shall be borne by the Contracting States in proportion to the length of the railway lines or routes to which the Convention applies. Shipping services shall, however, only contribute in respect of one-half the length of their routes. The maximum contribution for all States shall be 1 fr. 40 per kilometre. In exceptional circumstances such contribution may be reduced, by agreement between the State concerned and the Central Office and with the approval of the Administrative Committee, to fifty per centum of the maximum in the case of lines operated under special conditions. The amount of the contribution per kilometre for each financial year shall be fixed by the Administrative Committee after consultation with the Central Office and the total amount so fixed shall always be collected. When the actual expenditure of the Central Office is less than the sum so calculated the balance in hand shall be paid in to a reserve fund.

2. When submitting its annual report and accounts to the Contracting States, the Central Office shall invite them to pay their contributions towards the expenditure of the past financial year. Any State which has not paid its contribution by 1st October shall be again requested to do so. If this request has no effect, the Central Office shall send a further reminder at the beginning of the following year when forwarding the report for the preceding year. If no reply has been received by the 1st July following, a fourth approach shall be made to the State in arrear for payment of the two annual contributions due. Failing receipt of a satisfactory reply within three months the Central Office shall notify the State in question that if payment is not made by the end of the year that fact will be treated as an indication of its intention to withdraw from the Convention. If by 31st December these last representations have had no effect,

volonté, tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procède à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

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

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

Article 3

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

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

Article 4

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

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

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

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

the Central Office shall, in view of the fact that the defaulting State is to be deemed to have indicated its intention to withdraw, delete the lines of that State from the list of lines open to international traffic.

3. Sums not recovered shall, so far as possible, be made good out of the general reserves at the disposal of the Central Office and may be spread over four financial years. Any part of a deficit not made good in this way shall be debited, in a special account, to the other Contracting States in proportion to the number of kilometres of line which are subject to the Convention at the date of the opening of the account to the extent that each State has been a party to the Convention during the period of two years preceding the withdrawal of the defaulting State.

4. A State whose lines have been deleted from the list in the circumstances set out in paragraph 2 above can only have them reinstated in respect of international transport by prior payment of the amounts outstanding for the years concerned with interest thereon at five per centum as from the end of the sixth month following the date on which the Central Office first requested payment of the contribution due.

Article 3

1. The Central Office shall publish a monthly bulletin containing all the information necessary for the operation of the Convention and, in particular, announcements relating to the list of railway lines and other transport services and to articles not acceptable for carriage or acceptable only under certain conditions. The Office shall also publish studies in the bulletin as it may think fit.

2. The bulletin shall be printed in French and German. A copy shall be sent free to each Contracting State and to each transport administration concerned. Further copies may be obtained at the price fixed by the Central Office.

Article 4

1. Overdue bills and accounts in respect of international transport may be forwarded to the Central Office by the creditor undertaking with a request for its assistance in securing payment. The Central Office shall then formally call upon the debtor undertaking to pay the sum due or state the reasons for its failure to do so.

2. If the Central Office considers that the grounds for refusal are adequate, it shall advise the parties to have recourse to the competent court or, if the parties so request, to the arbitration tribunal provided for in Article 61 of the Convention (Annex X).

3. If the Central Office considers that the whole or part of the sum is properly due it may, after taking expert advice, call upon the debtor undertaking to pay the whole or that part of the debt, as the case may be, to the Central Office; the sum so paid shall be retained until the competent court or the arbitration tribunal provided for in Article 61 of the Convention (Annex X) has decided the case.

4. If its directions are not complied with within fifteen days the Central Office shall address a further demand to the debtor undertaking and draw attention to the consequences of non-compliance.

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

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

Article 5

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

ANNEXE VI

(Article 69, §§ 3 et 4)

STATUT RELATIF A LA COMMISSION DE REVISION ET AUX COMMISSIONS D'EXPERTS

Article premier

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

Article 2

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

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

Article 3

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

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

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

Article 4

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

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

5. If no response has been obtained within ten days after such further demand, the Central Office shall notify the State to which the transport undertaking belongs of the action taken and the grounds therefor and request the State to consider what further action should be taken and, in particular, whether the lines of the debtor undertaking should remain on the list.

6. If the State to which the debtor undertaking belongs either declares that, notwithstanding the default, it is not prepared to have the lines of the undertaking deleted from the list, or fails to reply to the Central Office communication within a period of six weeks, that State shall be deemed to have agreed to guarantee the solvency of the undertaking in respect of debts arising out of international transport.

Article 5

Charges shall be made to cover the expenses of the activities set out in Article 58 (1) (d) to (f) of the Convention. The amount of such charges shall be determined by the Administrative Committee on the advice of the Central Office.



ANNEX VI (Article 69 (3) and (4))

RULES RELATING TO THE REVISION COMMITTEE AND THE COMMITTEES OF EXPERTS

Article 1

The Governments of the Contracting States shall forward their proposals relating to matters within the competence of the Committees to the Central Office for International Railway Transport, which will immediately communicate them to the other Contracting States.

Article 2

The Central Office shall invite the Committees to meet whenever it becomes necessary to do so or at the request of at least five Contracting States.

Every Contracting State shall be notified two months in advance of meetings of the Committees. The notice shall state precisely the questions which have been put down for inclusion in the agenda.

Article 3

All Contracting States may take part in the work of the Committees.

A State may arrange to be represented by another State; no State may, however, represent more than two other States.

Each State shall bear the cost of its representation.

Article 4

The Central Office shall report and advise upon the questions to be dealt with and shall provide the secretariat for the Committees.

The Director and Vice-Director of the Central Office shall attend the meetings of the Committees in an advisory capacity.

Article 5

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

- (a) d'Etats non contractants,
- (b) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport, sous condition de réciprocité,
- (c) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport, sous condition de réciprocité.

Article 6

Les Commissions sont valablement constituées lorsqu'un tiers des Etats contractants sont représentés.

Article 7

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

Article 8

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

Article 9

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

Une proposition n'est adoptée que si:

- (a) ont pris part au vote au moins la moitié des délégations représentées à la Commission;
- (b) elle a réuni la majorité des suffrages exprimés, ceux-ci ne comprenant pas les abstentions.

Article 10

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

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

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

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

Article 5

With the agreement of the majority of the Contracting States, the Central Office shall invite to attend meetings of the Committees, in an advisory capacity, representatives of:

- (a) non-Contracting States;
- (b) intergovernmental organisations which are concerned with transport matters (the invitation to be on a reciprocal basis);
- (c) international non-governmental organisations dealing with transport (the invitation to be on a reciprocal basis).

Article 6

The Committees shall be properly constituted when one-third of the number of Contracting States are represented.

Article 7

The Committees shall appoint for each session a chairman and one or two vice-chairmen.

Article 8

The proceedings shall be transacted in French and German. The substance of the remarks of members of the Committee shall immediately be translated *viva voce*. The text of proposals and of statements by the chairman shall be translated in full.

Article 9

Voting shall take place by delegations and, on request, in answer to their names; each delegation of a Contracting State represented at the meeting shall have one vote.

A proposal shall not be adopted unless:

- (a) not less than half of the delegations represented on the Committee have voted on it;
- (b) it has obtained a majority of the votes cast: votes cast shall not include abstentions.

Article 10

The minutes of meetings shall summarise the proceedings in the two languages.

Proposals and decisions must appear verbatim in the minutes in both languages. In the event of divergence between the French and German versions of the minutes in regard to decisions, the French text shall prevail.

The minutes shall be circulated to members as soon as possible.

If the minutes cannot be approved during the session members shall send to the secretariat within a reasonable time any necessary amendments.

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 VII à la CIM (Article 60, § 1, de la CIM)

REGLEMENT INTERNATIONAL CONCERNANT LE TRANSPORT DES WAGONS DE PARTICULIERS (RIP) (Texte soumis à une procédure de révision spéciale)

Article premier

Objet et portée du règlement

§ 1.—Le présent règlement s'applique à tous les transports de wagons de particuliers, vides ou chargés, admis au service international conformément aux dispositions de l'article 2 et remis au transport aux conditions de la "Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM)".

§ 2.—A défaut de dispositions spéciales dans le présent règlement, les autres prescriptions de la CIM sont applicables aux transports visés au § 1.

Article 2

Admission des wagons au service international

Pour être admis au service international, les wagons doivent être immatriculés au nom d'un particulier (personne physique ou autre sujet de droit) par un chemin de fer soumis à la CIM et munis par ce chemin de fer de la marque distinctive **P**.

Dans le présent règlement, ce particulier, dont le nom doit être inscrit sur le wagon, est dénommé "titulaire."

Article 3

Emploi des wagons

L'expéditeur ne peut employer le wagon que pour le transport des marchandises auxquelles il est approprié selon le contrat d'immatriculation. L'expéditeur est seul responsable des conséquences qui résulteraient de l'inobservation de cette disposition.

Article 4

Aménagements et appareils spéciaux

Si le wagon est muni d'appareils spéciaux (appareils réfrigérants, bassins à eau, mécanismes, etc.), il incombe à l'expéditeur d'en assurer ou d'en faire

Article 11

To facilitate their work, the Committees may set up sub-committees. They may also set up sub-committees for the purpose of preparing specified matters for a subsequent session.

Each sub-committee shall appoint a chairman, a vice-chairman and, if need be, a reporter. Otherwise the provisions of Articles 1 to 5 and 8 to 10 of this Annex shall apply to the sub-committees with any necessary modifications.

ANNEX VII to CIM (Article 60 (1) of CIM)

INTERNATIONAL REGULATIONS CONCERNING THE HAULAGE OF PRIVATE OWNERS' WAGONS (RIP) (Text subject to a special revision procedure)

Article 1

Object and scope of the regulations

1. These regulations shall apply to all haulage of private owners' wagons, empty or loaded, accepted for international traffic in accordance with the provisions of Article 2 of this Annex and consigned under the conditions of the International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM).

2. In the absence of specific provisions in these regulations, the other provisions of the CIM shall apply to the consignments referred to in paragraph 1 above.

Article 2

Acceptance of wagons for international traffic

To be accepted for international traffic, wagons shall be registered in the name of a private party (whether an individual, a firm or a corporate body) by a railway to which the CIM applies and shall be marked by that railway with the distinguishing mark **[P]**.

In these regulations the private party, whose name shall be marked on the wagon, is referred to as the "owner".

Article 3

Use of wagons

The sender may only use the wagon for the carriage of goods for which it is designated in accordance with the registration contract. The sender shall be solely responsible for consequences which may result from disregard of this provision.

Article 4

Equipment and special apparatus

If the wagon is equipped with special apparatus (refrigerating equipment, water tanks, machinery, etc.), the sender shall be responsible for the servicing

assurer le service. Cette obligation passe au destinataire, dès qu'il a fait valoir ses droits conformément à l'article 16 ou à l'article 22 de la CIM.

Article 5

Remise au transport

§ 1.—Le droit de remettre un wagon au transport appartient au titulaire.

Tout autre expéditeur d'un wagon, vide ou chargé, doit remettre à la gare de départ, en même temps que la lettre de voiture, une autorisation émanant du titulaire, laquelle peut viser plusieurs wagons.

Cette autorisation n'est pas exigible si cet expéditeur est le destinataire du wagon lors du transport précédent et si, avant la conclusion du nouveau contrat de transport, la gare n'a pas reçu du titulaire, par lettre ou par télégramme, l'interdiction d'expédier le ou plusieurs wagons sans son autorisation.

§ 2.—Sauf ordre contraire du titulaire, le chemin de fer est autorisé à renvoyer d'office à sa gare d'attache aux frais du titulaire, sous le couvert d'une lettre de voiture établie au nom et à l'adresse de ce dernier :

tout wagon arrivé vide, dont le chargement n'aura pas été commencé dans les quinze jours comptés de sa mise à disposition ;

tout wagon arrivé chargé qui, dans les huit jours comptés de la fin de son déchargement, n'aura pas fait l'objet d'une nouvelle expédition.

S'il n'use pas de cette faculté, le chemin de fer doit, dès l'expiration des délais fixés ci-dessus, aviser le titulaire de la situation de son wagon ; dans ce cas, le renvoi d'office du wagon ne peut pas être effectué dans les huit jours qui suivent celui de l'envoi de l'avis au titulaire.

Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent ni aux wagons se trouvant dans le pays du réseau immatriculateur, ni aux wagons se trouvant sur les embranchements particuliers.

§ 3.—Le locataire dont le nom est inscrit sur le wagon avec l'assentiment du chemin de fer immatriculateur est, en ce qui concerne l'exercice des dispositions prévues au présent article, subrogé de plein droit au titulaire.

Article 6

Indications sur la lettre de voiture

§ 1.—Outre les mentions prévues par la CIM, l'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture les indications suivantes :

- (a) s'il s'agit d'un wagon vide : dans la colonne "Désignation de la marchandise", la mention "wagon de particulier vide", les caractéristiques du wagon étant indiquée dans la rubrique "Wagons" ;
- (b) s'il s'agit d'un wagon chargé : dans la colonne "Désignation de la marchandise", après la nature de la marchandise, les mots "chargée sur wagon de particulier", les caractéristiques du wagon étant inscrites dans la rubrique "Wagons".

of such equipment or for arranging for this to be done. This duty shall pass to the consignee as soon as he exercises his rights under Article 16 or 22 of the CIM.

Article 5

Offering of wagons for haulage

1. The right to offer a wagon for haulage shall be vested in the owner.

Any other sender of a wagon, whether it be empty or loaded shall present at the forwarding station, at the same time as the consignment note, an authority granted by the owner, which may relate to several wagons.

Such authority shall not be required if the sender was the consignee of the wagon on its last journey and if, up to the time when the new contract of carriage is made, the station has not received by letter or by telegram from the owner orders not to despatch the wagon or wagons without his authority.

2. In the absence of the owner's orders to the contrary, the railway shall be entitled to return any wagon to its home station at the owner's expense, and under cover of a consignment note made out in his name and with his address:

if the wagon arrives empty, and its loading has not been started within 15 days from the time it became available;

if the wagon arrives loaded, and has not been reconsigned within 8 days from the time when its unloading was completed.

If the railway does not avail itself of this power it shall, on expiry of the foregoing periods, advise the owner of the whereabouts of the wagon; in such case the railway shall not be entitled to return the wagon until the end of the eighth day following the day of despatch of advice to the owner.

The provisions of this paragraph shall not apply to wagons within the country of the railway which has registered them nor to wagons on private sidings.

3. A hirer whose name is marked on the wagon with the consent of the registering railway shall for the purposes of this Article be treated as if he were the owner.

Article 6

Particulars in the consignment note

1. In addition to the particulars required by the CIM, the sender shall enter the following particulars in the consignment note:

(a) in the case of an empty wagon: in the column headed "Description of goods", the words "private owner's wagon empty", and, under the heading "Wagons", the characteristics of the wagon;

(b) in the case of a loaded wagon: in the column headed "Description of goods", after the description of the goods, the words "loaded in private owner's wagon", and, under the heading "Wagons", the characteristics of the wagon.

§ 2.—Si l'expéditeur d'un wagon vide désire obtenir une garantie supplémentaire du délai de livraison conformément aux dispositions de l'article 12, il doit inscrire dans la case "Déclarations", la mention "Garantie supplémentaire du délai de livraison".

Article 7

Remboursements et débours

§ 1.—Les envois de wagons vides ne peuvent être grevés ni de remboursements ni de débours.

§ 2.—Les transports de wagons chargés ne peuvent être grevés d'un remboursement que jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise chargée.

Article 8

Déclaration d'intérêt à la livraison

§ 1.—La déclaration d'intérêt à la livraison pour les envois de wagons vides n'est pas admise.

§ 2.—La déclaration d'intérêt à la livraison pour le transport d'un wagon chargé ne produit d'effet qu'en ce qui concerne la marchandise chargée.

Article 9

Suspension du délai de livraison

§ 1.—Le délai de livraison est suspendu non seulement dans les cas prévus à l'article 11, § 7, de la CIM, mais également pendant toute l'interruption du transport entraînée par une avarie du wagon, à moins que le chemin de fer ne soit responsable de cette avarie aux termes de l'article 13.

§ 2.—Lorsque la marchandise chargée sur le wagon avarié est transbordée dans un autre wagon, le délai reprend cours pour la marchandise à partir du moment où, au point de transbordement, elle peut être remise en route.

Article 10

Constatacion d'une avarie du wagon ou de perte de pièces

§ 1.—Lorsqu'une avarie du wagon ou une perte de pièces est découverte ou présumée par le chemin de fer ou alléguée par l'ayant droit, le chemin de fer est tenu de dresser, conformément aux dispositions de l'article 45 de la CIM, un procès-verbal constatant la nature de l'avarie ou de la perte et, autant que possible, sa cause et le moment où elle s'est produite.

Ce procès-verbal doit être adressé sans délai au chemin de fer immatriculateur, lequel en transmet copie au titulaire.

§ 2.—Si le wagon est chargé, un procès-verbal distinct doit être, le cas échéant, dressé pour la marchandise, conformément aux dispositions de l'article 45 de la CIM.

Article 11

Avarie d'un wagon empêchant la continuation du transport

§ 1.—En cas d'avarie empêchant la continuation du transport d'un wagon expédié vide ou mettant ce wagon hors d'état de prendre charge, la gare où

2. If the sender of an empty wagon wishes to obtain an additional guarantee of the transit period as provided for in Article 12 of this Annex, he shall enter in the space headed "Declarations" the words "additional guarantee of transit period".

Article 7

"Cash on delivery" charges and disbursements

1. Empty wagons shall not be consigned subject to "cash on delivery" charges or disbursements.

2. The haulage of loaded wagons may be subject to a "cash on delivery" charge provided it does not exceed the value of the goods loaded therein.

Article 8

Declaration of interest in delivery

1. Declaration of interest in delivery of empty wagons shall not be allowed.

2. Declaration of interest in delivery of loaded wagons shall affect only the goods loaded therein.

Article 9

Suspension of transit period

1. In addition to the cases provided for in Article 11 (7) of the CIM, the transit period shall similarly be suspended during every interruption of transport caused by damage to the wagon, unless the railway is liable for such damage under Article 13 of this Annex.

2. When the goods loaded in the damaged wagon are transhipped into another wagon the transit period shall begin to run again in respect of the goods from the time when, after transhipment, they can again be forwarded.

Article 10

Reporting of damage to wagons or loss of parts

1. When damage to a wagon or loss of parts is discovered or presumed by the railway or alleged by the party concerned, the railway shall draw up, in accordance with the provisions of Article 45 of the CIM, a report stating the nature of the damage or loss and, so far as possible, its cause and the time of its occurrence.

Such report shall be sent without delay to the registering railway, which shall send a copy of it to the owner.

2. If the wagon is loaded, a separate report shall, where necessary, be drawn up in respect of the goods in accordance with the provisions of Article 45 of the CIM.

Article 11

Damage to a wagon preventing continuation of haulage

1. If a wagon consigned empty is so damaged as to prevent the continuation of haulage or to render such wagon unfit to carry a load, the station where the

l'avarie est constatée doit, sans délai, en aviser, par télégramme, l'expéditeur et le titulaire en indiquant, autant que possible, la nature de l'avarie.

§ 2.—Tout wagon vide retiré de la circulation doit être remis en état de circuler par le chemin de fer sauf si le wagon, en raison de la gravité des avaries, doit être chargé sur un autre wagon.

Pour rendre le wagon utilisable, le chemin de fer peut effectuer d'office des réparations jusqu'à concurrence de 300 francs.

Le chemin de fer informe succinctement le titulaire, par l'entremise du chemin de fer immatriculateur, des travaux importants qui ont été exécutés en vertu des alinéas 1 et 2.

Ces dispositions sont applicables sans qu'il soit préjugé pour autant de la responsabilité.

§ 3.—Lorsque le chemin de fer effectue des travaux de réparation conformément au § 2 et s'il est à prévoir que la durée d'exécution des travaux dépassera quatre jours, le chemin de fer demande par télégramme à l'expéditeur de lui faire connaître si le contrat de transport doit être poursuivi ou modifié après l'exécution des travaux.

A défaut d'instruction de l'expéditeur avant la fin des travaux, le contrat de transport est poursuivi.

§ 4.—Si le chemin de fer n'effectue pas d'office la réparation, la gare où l'avarie est constatée demande, sans délai et directement par télégramme, les instructions de l'expéditeur. Si l'expéditeur n'est pas en même temps le titulaire, copie de cette demande est envoyée sans délai par télégramme au titulaire.

A défaut d'instruction de l'expéditeur dans un délai de huit jours après la date de l'envoi du télégramme, le chemin de fer est autorisé, après avoir, le cas échéant, mis le wagon en état de circuler, à le renvoyer d'office à sa gare d'attache avec une lettre de voiture établie au nom et à l'adresse du titulaire.

Les motifs du renvoi doivent être inscrits sur la lettre de voiture dans la case "Désignation de la marchandise".

§ 5.—En cas d'avarie empêchant la continuation du transport d'un wagon expédié chargé et si le déchargement est nécessaire, les dispositions du présent article s'appliquent au wagon déchargé.

Lorsque le wagon peut être réparé sans être déchargé, les dispositions prévues aux §§ 1, 2, 3, 6 et 7 du présent article sont applicables.

§ 6.—Les frais de transport et autres frais survenus jusqu'à la gare où le wagon a été arrêté, les frais d'envoi de l'avis à l'expéditeur et au titulaire, ainsi que ceux résultant éventuellement soit de l'exécution des instructions, soit de l'envoi d'office du wagon à sa gare d'attache grèvent l'envoi.

§ 7.—Le locataire dont le nom est inscrit sur le wagon avec l'assentiment du chemin de fer immatriculateur est, en ce qui concerne l'exercice des dispositions prévues au présent article, subrogé de plein droit au titulaire.

Article 12

Montant de l'indemnité pour dépassement du délai de livraison

§ 1.—Si le chemin de fer est responsable d'un dépassement du délai de livraison d'un wagon vide ou chargé, il est tenu de payer à l'ayant droit une

damage is discovered shall without delay advise the sender and the owner by telegram, indicating as far as possible the nature of the damage.

2. If an empty wagon is withdrawn from service it shall be put into a fit state to run by the railway, unless the damage is so serious that it has to be loaded on to another wagon.

In order to render the wagon fit for use the railway may of its own accord carry out repairs up to a limit of 300 francs.

The railway shall, through the registering railway, inform the owner concisely of any important repairs which have been carried out under the first and second sub-paragraphs hereof.

These provisions shall apply without prejudice to the question of liability.

3. If the railway carries out repairs in accordance with paragraph 2 of this Article, and if such work is expected to take more than four days to complete, the railway shall request the sender by telegram to advise it whether, when the work has been completed, the contract of carriage is to be carried out or modified.

If no instructions have been received from the sender before the completion of the work the contract of carriage shall be carried out.

4. If the railway does not carry out the repairs of its own accord the station where the damage is discovered shall request the sender's instructions by telegram, directly and without delay. If the sender is not also the owner, the text of this request shall be transmitted without delay to the owner by telegram.

In the absence of instructions from the sender within a period of eight days from the date of despatch of the telegram, the railway shall be entitled, after having if need be put the wagon into a fit state to run, to return it to its home station under a consignment note made out in the name of and with the address of the owner.

The reasons for its return shall be stated in the consignment note in the space headed "Description of goods".

5. If damage prevents the continuation of the haulage of a wagon consigned loaded and unloading is necessary, the provisions of this Article shall apply to the unloaded wagon.

If the wagon can be repaired without unloading, the provisions of paragraphs 1, 2, 3, 6 and 7 of this Article shall apply.

6. The carriage and other charges which have accrued up to the station at which the wagon was stopped, the cost of notifying the sender and the owner, as well as any charges for complying with the sender's instructions or for returning the wagon to its home station shall be charged against the consignment.

7. A hirer whose name is marked on the wagon with the consent of the registering railway shall, for the purposes of this Article, be treated as if he were the owner.

Article 12

Amount of compensation for exceeding the transit period

1. If the railway is responsible for exceeding the transit period for an empty or loaded wagon, it shall pay the party concerned by way of liquidated

indemnité forfaitaire de 4 francs par journée indivisible de retard, indépendamment de l'indemnité éventuellement due pour le dépassement du délai de livraison de la marchandise chargée.

§ 2.—L'expéditeur d'un wagon vide peut demander une garantie supplémentaire du délai de livraison. Il est alors perçu une taxe de 1 franc par fraction indivisible de 100 km, avec minimum de 10 francs.

Dans ce cas, s'il y a dépassement du délai de livraison, le chemin de fer est tenu de payer une indemnité forfaitaire de 8 francs par jour avec minimum de 20 francs.

§ 3.—Si le dépassement du délai de livraison a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, le montant de l'indemnité forfaitaire est porté à 8 francs par jour.

Article 13

Responsabilité du chemin de fer en cas de perte ou d'avarie du wagon ou de ses pièces

§ 1.—En cas de perte ou d'avarie du wagon ou de ses pièces, survenue à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, le chemin de fer est responsable s'il ne prouve pas que le dommage ne résulte pas de sa faute.

§ 2.—En cas de perte du wagon, l'indemnité est limitée à la valeur du wagon; les éléments de cette valeur sont déterminés dans le contrat d'immatriculation.

En cas d'avarie, l'indemnité est calculée suivant les dispositions prévues au contrat d'immatriculation.

§ 3.—En cas de perte ou d'avarie d'accessoires amovibles, le chemin de fer n'est responsable que si ces accessoires sont inscrits sur les deux côtés du wagon. Le chemin de fer n'assume aucune responsabilité pour la perte ou l'avarie d'agrès d'outillage amovibles.

§ 4.—A moins que l'ayant droit ne prouve que les dommages ont été causés par une faute du chemin de fer, celui-ci n'est responsable

—des dommages survenus aux récipients en grès, verre, terre cuite, etc., que si ces dommages sont en corrélation avec une autre avarie du wagon dont le chemin de fer doit répondre d'après les dispositions qui précèdent;

—des dommages survenus aux récipients comportant des revêtements intérieurs (émail, ébonite, etc.) que si le récipient présente des traces d'avaries extérieures dont le chemin de fer doit répondre d'après les dispositions qui précèdent.

§ 5.—Le titulaire est de plein droit subrogé à l'expéditeur ou au destinataire en ce qui concerne le droit à indemnité en cas de perte ou d'avarie du wagon ou de ses pièces. Les réclamations administratives ne peuvent être adressées qu'au chemin de fer immatriculateur et les actions ne peuvent être exercées que contre ce chemin de fer, subrogé lui-même de plein droit au chemin de fer responsable.

Article 14

Présomption de perte de wagon. Cas où il est retrouvé

§ 1.—Le wagon est considéré comme perdu lorsqu'il ne peut être mis à disposition du destinataire dans les trois mois qui suivent l'expiration du délai de livraison.

damages the sum of 4 francs for each complete day, or fraction thereof, of delay, irrespective of any compensation which may be due for exceeding the transit period for goods loaded in the wagon.

2. The sender of an empty wagon may request an additional guarantee of the transit period. A charge of 1 franc per 100 kilometres* or fraction thereof shall then be made, subject to a minimum of 10 francs.

In such case, if the transit period is exceeded, the railway shall pay by way of liquidated damages the sum of 8 francs per day, subject to a minimum of 20 francs.

3. If the exceeding of the transit period is due to wilful misconduct or gross negligence on the part of the railway, the liquidated damages shall be at the rate of 8 francs per day.

Article 13

Liability of the railway for loss of or damage to the wagon or its parts

1. In the case of loss of or damage to the wagon or its parts sustained between the time of acceptance for haulage and the time of delivery, the railway shall be liable unless it proves that the loss or damage was not caused by the wrongful act or neglect on the part of the railway.

2. In the case of loss of the wagon, compensation shall be limited to the value of the wagon; the basis of the calculation of such value shall be determined in the registration contract.

In the case of damage, compensation shall be calculated in accordance with the provisions of the registration contract.

3. In the case of loss of or damage to removable parts, the railway shall only be liable if such parts are listed on both sides of the wagon. The railway shall not be liable for loss of or damage to loose equipment.

4. Unless the claimant proves that the damage was caused by the wrongful act or neglect of the railway, the railway shall only be liable

for damage to receptacles made of pottery, glass, terra-cotta, etc., if the damage is connected with damage to the wagon itself for which the railway is liable under the foregoing provisions;

for damage to receptacles with interior linings (enamelled, ebonite, etc.) if the receptacles show signs of external damage for which the railway is liable under the foregoing provisions.

5. The owner shall be treated as if he were the sender or the consignee, as the case may be, in respect of compensation for loss of or damage to the wagon or its parts. Claims shall only be made to the registering railway and legal proceedings shall only be instituted against that railway which shall be treated, in respect of compensation, as if it were the railway responsible.

Article 14

Presumption of loss of wagon. Position if subsequently recovered

1. A wagon shall be deemed lost when it cannot be put at the disposal of the consignee within the three months following the expiry of the transit period.

* Approximately 62 miles.

Ce délai est augmenté de la durée d'immobilisation du wagon pour toute cause non imputable au chemin de fer ou pour avarie.

§ 2.—Si le wagon considéré comme perdu est retrouvé après le paiement de l'indemnité, le titulaire peut exiger, dans un délai de six mois après l'avis qu'il en aura reçu par le chemin de fer immatriculateur, que le wagon lui soit remis, sans frais, à la gare d'attache contre restitution de l'indemnité.

ANNEXE VIII à la CIM

(Article 60, § 2 de la CIM)

REGLEMENT INTERNATIONAL CONCERNANT LE TRANSPORT DES CONTAINERS (RICO)

(Texte soumis à une procédure de révision spéciale)

CHAPITRE PREMIER.—GENERALITES

Article premier

Objet et portée du règlement

§ 1.—Le présent règlement s'applique aux transports des containers, appartenant au chemin de fer ou appartenant à des particuliers (personne physique ou autre sujet de droit) et agréés par le chemin de fer, remis au transport aux conditions de la "Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM)".

§ 2.—Sont considérés comme containers, au sens du présent règlement, les engins (caisses, cadres, citernes, etc.) construit afin de faciliter les transports de marchandises de domicile à domicile soit par chemin de fer seul, soit par transport mixte chemin de fer/autres moyens de locomotion.

Article 2

Dispositions générales

§ 1.—Sauf dispositions contraires dans les tarifs, le contenu d'une container ne peut faire l'objet que d'un seul contrat de transport.

§ 2.—A défaut de dispositions spéciales dans le présent règlement, les autres prescriptions de la CIM sont applicables aux transports des containers vides ou chargés.

Such period shall be extended by the period during which the wagon is immobilised through any cause not attributable to the railway or through damage.

2 If a wagon which has been deemed lost is recovered after compensation has been paid, the owner may require, within a period of 6 months from his receipt of notice to that effect from the railway of registration, that the wagon be returned to him free of charge at its home station against refund of the compensation.

ANNEX VIII to CIM

(Article 60 (2) of CIM)

**INTERNATIONAL REGULATIONS CONCERNING THE CARRIAGE OF
CONTAINERS (RICo)**

(Text subject to a special revision procedure)

CHAPTER I—GENERAL

Article 1

Object and scope of the regulations

1. These regulations shall apply to the carriage of containers belonging to a railway or belonging to private owners (whether individuals, firms or corporate bodies) and accepted by the railway, which are tendered for carriage under the conditions of the International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM).

2. For the purpose of these regulations, any receptacle (case, crate, tank, etc.) so constructed as to facilitate the door-to-door carriage of goods by rail only or by rail in combination with other means of transport shall be deemed to be a container.

Article 2

General provisions

1. Except as otherwise provided in the tariffs the contents of the container can only be the subject of a single contract of carriage.

2. In the absence of special provisions in these regulations the other provisions of the CIM shall apply to the carriage of containers whether empty or loaded.

Article 3

Transports à domicile

Pour les envois enlevés ou livrés à domicile par le chemin de fer, le contrat de transport est conclu au domicile de l'expéditeur et terminé au domicile du destinataire.

CHAPITRE II.—CONTAINERS APPARTENANT AU CHEMIN DE FER

Article 4

Fourniture. Rémunération

Les containers sont mis à la disposition des expéditeurs dans la limite des possibilités du chemin de fer. Pour l'utilisation des containers, il peut être perçu une rémunération dont le montant est fixé par les tarifs ou les règlements.

Article 5

Indications sur la lettre de voiture

Outre les mentions prévues par la CIM, l'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture, dans la colonne "Agrès-Containers", la catégorie, les marques, le numéro du container, la tare en kilogrammes et la contenance en m³ ou en litres.

La tare des containers ne doit pas comprendre le poids des dispositifs spéciaux intérieurs et amovibles ayant soit un caractère d'emballage, soit un caractère d'amarrage.

Article 6

Mise à disposition, restitution, manutention

Les tarifs ou les règlements fixent les conditions dans lesquelles les containers sont mis à disposition, le délai dans lequel ils doivent être restitués, les taxes qui sont perçues lorsque ce délai n'est pas respecté ainsi que les conditions dans lesquelles les opérations de chargement et de déchargement doivent être effectuées.

Le chargement comprend non seulement la mise en wagon, mais encore les opérations accessoires, notamment l'amarrage des containers.

Article 7

Nettoyage

Le destinataire est tenu de nettoyer les containers après déchargement. Lorsque les containers sont restitués au chemin de fer sans être nettoyés, celui-ci est en droit d'exiger le paiement d'une taxe, dont le montant est fixé par les tarifs ou les règlements.

Article 8

Réutilisation

Les containers livrés chargés ne peuvent être réutilisés par les destinataires pour de nouveaux transports qu'avec le consentement du chemin de fer destinataire.

Article 3

Door-to-door carriage

In the case of consignments to be collected by the railway at the sender's premises or to be delivered by the railway at the consignee's premises, the contract of carriage shall be deemed to be made at the sender's premises or terminated at the consignee's premises, as the case may be.

CHAPTER II.—RAILWAY-OWNED CONTAINERS

Article 4

Supply. Charges

So far as the railway is able to provide containers, it shall make them available to senders. A charge may be made for the use of containers and the amount of such charge shall be fixed by the tariffs or regulations.

Article 5

Particulars in the consignment note

In addition to the particulars required by the CIM, the sender shall enter in the consignment note, in the column headed "Loading tackle—Containers", the category of the container, its marks, its number, its tare in kilogrammes and its capacity in cubic metres or litres.

The tare of containers shall not include the weight of special internal and removable fittings which are for the purpose of packing or securing.

Article 6

Provision, return and handling

The tariffs or regulations shall determine the conditions under which containers will be supplied, the period within which they are to be returned, the charges which will be made for exceeding this period and the conditions under which the operations of loading and unloading are to be carried out.

"Loading" includes placing the container on a wagon and operations ancillary thereto, in particular the securing of the container.

Article 7

Cleaning

The consignee shall be responsible for cleaning containers after unloading. If containers are returned to the railway without having been cleaned, the railway shall be entitled to make a charge the amount of which shall be fixed by the tariffs or regulations.

Article 8

Reconsignment

Containers delivered loaded shall not be reconsigned by consignees on further journeys except with the consent of the railway which has so delivered them.

Article 9

Pertes et avaries

§ 1.—Celui qui accepte du chemin de fer un container vide ou chargé est tenu de vérifier l'état de ce container au moment où il est mis à sa disposition; il est responsable de tous les dommages qui seraient constatés lors de la restitution du container au chemin de fer et qui n'auraient pas été signalés lors de la mise à disposition, à moins qu'il ne prouve que les dommages existaient lorsque le container a été mis à disposition ou qu'ils résultent de circonstances qu'il ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 2.—L'expéditeur est responsable de la perte ou de l'avarie d'un container survenue pendant l'exécution du contrat de transport, lorsque celle-ci provient de son fait ou de celui de ses préposés.

§ 3.—Lorsque le container n'est pas restitué dans les trente jours qui suivent le jour de la mise à disposition, le chemin de fer peut le considérer comme perdu et exiger le paiement de sa valeur.

CHAPITRE III.—CONTAINERS APPARTENANT A DES PARTICULIERS

Article 10

Agrément

Pour être admis au service international, les containers appartenant à des particuliers doivent être agréés par un chemin de fer soumis à la CIM, munis par ce chemin de fer de la marque distinctive **P** et satisfaire, en ce qui concerne leur construction et leurs inscriptions, aux conditions prévues à cet effet.

Article 11

Aménagements spéciaux

Si les containers de particuliers sont munis d'appareils spéciaux (appareils réfrigérants, bassins à eau, mécanismes, etc.), il incombe à l'expéditeur d'en assurer ou d'en faire assurer le service. Cette obligation passe au destinataire dès qu'il a fait valoir ses droits conformément à l'article 16 ou à l'article 22 de la CIM.

Article 12

Indications sur la lettre de voiture

§ 1.—Pour les containers chargés, l'expéditeur doit inscrire, dans la colonne "Agrès-Containers" de la lettre de voiture, outre les mentions prévues par la CIM, la catégorie, les marques, le numéro du container, le signe **P**, la tare en kilogrammes et la contenance en m³ ou en litres.

§ 2.—Pour les containers vides, l'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture, outre les mentions prévues par la CIM, les indications suivantes:

- (a) dans la colonne "Agrès-Containers", la catégorie, les marques, le numéro du container et le signe **P**;
- (b) dans la colonne "Désignation de la marchandise", la tare en kilogrammes, la mention "Container vide".

Article 9

Loss of and damage to containers

1. Any person accepting a container, empty or loaded, from the railway shall check the condition of the container at the time it is placed at his disposal; he shall be liable for all damage found to exist on return of the container to the railway which was not indicated when the container was put at his disposal unless he proves that the damage existed at that time or resulted from circumstances which he could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

2. The sender shall be liable for loss of or damage to a container arising during performance of the contract of carriage if it results from his actions or from those of persons acting on his behalf.

3. If the container is not returned within 30 days following the day on which it was put at the sender's disposal, the railway may deem it to be lost and demand payment of its value.

CHAPTER III.—PRIVATELY-OWNED CONTAINERS

Article 10

Approval

In order to be accepted for international traffic, privately-owned containers shall be approved by a railway to which the CIM applies, shall be provided by that railway with the distinguishing mark **P** and shall comply with the conditions laid down for construction and marking.

Article 11

Special equipment

If privately-owned containers are equipped with special apparatus (refrigerating equipment, water tanks, machinery, etc.), the sender shall be responsible for the servicing of such equipment or for arranging for this to be done. This duty shall pass to the consignee as soon as he exercises his rights under Article 16 or 22 of the CIM.

Article 12

Particulars in the consignment note

1. In the case of loaded containers, in addition to the particulars required by the CIM, the sender shall enter in the consignment note, in the column headed "Loading tackle—Containers", the category of the container, its marks, its number, the sign **P**, the tare of the container in kilogrammes and its capacity in cubic metres or litres.

2. In the case of empty containers, in addition to the particulars required by the CIM, the sender shall enter the following particulars in the consignment note:

- (a) in the column headed "Loading tackle—Containers": the category of the container, its marks, its number and the sign **P**;
- (b) in the column headed "Description of goods": the tare in kilogrammes and the words "empty container".

Article 13

Retour à vide ou réutilisation

Après livraison du container et sauf accords spéciaux, le chemin de fer n'est pas obligé d'intervenir pour la remise au transport du container vide en retour ou du container réutilisé à charge.

Article 14

Remboursements

Les envois de containers vides ne peuvent être grevés de remboursements.

Article 15

Responsabilité en cas de dépassement du délai de livraison

Pour la responsabilité en cas de dépassement du délai de livraison, les chemins de fer peuvent, indépendamment des dispositions de la CIM, par accord spécial conclu avec le propriétaire du container, prévoir le paiement au propriétaire d'une indemnité particulière.

ANNEXE IX

(Article 60, § 3)

REGLEMENT INTERNATIONAL CONCERNANT LE TRANSPORT DES COLIS EXPRESS (RIEx)

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

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

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

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

- (a) la désignation des gares expéditrice et destinataire;
- (b) le nom et l'adresse des l'expéditeur et du destinataire;
- (c) le nombre des colis, la description de l'emballage et la désignation de la nature des marchandises;

Article 13

Return of empty containers or reconsignment

After delivery of the container, and in the absence of special agreements, the railway shall not be bound to take any action to secure the return of the empty container or its reconsignment as a loaded container.

Article 14

“Cash on delivery” charges

Empty containers shall not be consigned subject to “cash on delivery” charges.

Article 15

Liability for exceeding the transit period

In regard to liability for exceeding the transit period railways may, apart from the provisions of the CIM, provide for the payment of special compensation to the owner of the container by special agreement with him.

ANNEX IX (Article 60 (3))

INTERNATIONAL REGULATIONS CONCERNING THE CARRIAGE OF EXPRESS PARCELS (RIEx)

1. Only such goods as are carried in a specially rapid manner subject to the conditions of an international tariff shall be deemed to be express parcels.

Goods shall only be accepted as express parcels if they can ordinarily be loaded into the luggage vans of passenger trains. The tariffs may provide for exceptions to this rule.

2. The goods referred to in Article 3 of this Convention shall not be accepted for carriage. The substances and articles enumerated in Annex I to this Convention or those covered by special agreements made under Article 4 (2) of this Convention shall not be accepted for carriage as express parcels unless this form of carriage is expressly provided for in the said Annex or agreements. The tariffs shall determine whether other goods may also be excluded from carriage as express parcels or accepted subject to certain conditions.

3. Express parcels may be consigned under a document other than the consignment note prescribed in Article 6 (1) of this Convention. The form to be used, and the particulars to be inserted therein, shall be determined by the tariff. In every case this document shall contain the following information:

- (a) the names of the forwarding and destination stations;
- (b) the name and address of the sender and of the consignee;
- (c) the number of parcels and a description of the packing and of the goods;

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

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

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

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

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

ANNEXE X

(Article 61)

REGLEMENT D'ARBITRAGE

Article premier

Nombre des arbitres

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

Article 2

Choix des arbitres

§ 1.—Une list 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.

(d) particulars of the documents appended for the completion of formalities required by the Customs and other administrative authorities.

4. The sender shall be responsible for the accuracy of the statements and declarations entered in the transport document whether such entry is made by him or by the railway in accordance with information supplied by him; he shall be responsible for all the consequences resulting from any irregularity, incorrectness or incompleteness in the statements or declarations.

5. Express parcels shall be carried by rapid means within the periods prescribed in the tariffs. The transit periods shall in all cases be less than the periods applicable to *grande vitesse* traffic.

6. The tariffs may also provide for derogations from the provisions of this Convention other than those specified above: provided that there shall be no derogation from the provisions of Articles 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33 and 37 to 47 inclusive, of this Convention.

In so far as the foregoing provisions and those of the tariffs are not contrary thereto, the provisions of this Convention shall apply to the carriage of express parcels.

ANNEX X
(Article 61)

RULES FOR ARBITRATION

Article 1

Number of arbitrators

Arbitration tribunals set up to deal with disputes other than those between States shall be composed of one, three or five arbitrators as the reference may determine.

Article 2

Selection of arbitrators

1. A panel of arbitrators shall be established. Each Contracting State may nominate not more than two of its nationals who are specialists in international transport law, for inclusion in the panel of arbitrators which shall be established and kept up to date by the Swiss Government.

2. If the reference provides for a sole arbitrator, he shall be selected by agreement between the parties.

If the reference provides for three or five arbitrators, each party shall select one or two arbitrators as the case may be.

The arbitrators so selected shall then select, by agreement, the third or fifth arbitrator, as the case may be, who shall be president of the arbitration tribunal.

If the parties cannot agree on the selection of a sole arbitrator or if the arbitrators nominated by the parties cannot agree on the nomination of the third or fifth arbitrator, as the case may be, the arbitration tribunal shall be completed by the appointment of an arbitrator nominated by the President of the Swiss Federal Tribunal at the request of the Central Office.

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.

The arbitration tribunal shall be composed of persons drawn from the panel referred to in paragraph 1 above. Where, however, the reference provides for five arbitrators, each party may select one arbitrator who is not on the panel.

3. A sole arbitrator, or the third or fifth arbitrator, must be of a nationality other than that of either party.

The intervention in the dispute of a third party shall not affect in any way the composition of the arbitration tribunal.

Article 3

Reference

The parties having recourse to arbitration shall draw up a reference which shall, in particular, specify:

- (a) the subject matter of the dispute set out as precisely and clearly as possible;
- (b) the composition of the tribunal and the period allowed for the nomination of the arbitrator or arbitrators;
- (c) the place where the tribunal is to sit.

The reference shall be sent to the Central Office before proceedings can be opened.

Article 4

Procedure

The arbitration tribunal shall itself decide the procedure to be followed but, in particular, shall have regard to the following provisions:

- (a) the arbitration tribunal may only enquire into and determine matters referred to it on the basis of the material submitted by the parties, but this limitation shall not apply when the tribunal is called upon to decide a question of law;
- (b) the tribunal may not award more than the claimant has claimed or anything of a different nature, nor may it award less than the defendant has acknowledged as due;
- (c) the arbitration award, setting forth the reasons for the decision, shall be drawn up by the tribunal and notified to the parties through the Central Office;
- (d) unless the law of the place where the tribunal is sitting otherwise provides, the arbitration award cannot be impeached except for the correction by the tribunal of any error on the face of the award or on grounds that the award is a nullity.

Article 5

Registrar

The Central Office shall perform the duties of registrar to the arbitration tribunal.

Article 6

Costs

The tribunal shall determine in its award the amount of costs and expenses, including the fees of the arbitrators, and which of the parties shall bear them or how they shall be apportioned between the parties.

PROTOCOLE ADDITIONNEL AUX CONVENTIONS INTERNATIONALES CONCERNANT LE TRANSPORT PAR CHEMINS DE FER DES MARCHANDISES (CIM) ET DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES (CIV) SIGNEES A BERNE LE 25 FEVRIER 1961

LES PLENIPOTENTIAIRES SOUSSIGNES sont convenus des dispositions ci-après :

I

1° Les Etats qui n'ont pas signé les Conventions du 25 octobre 1952 et du 25 février 1961, ou les parties territoriales de tels Etats et sur les lignes de chemins de fer desquels les Conventions du 25 octobre 1952 sont appliquées, peuvent notifier au Gouvernement suisse qu'ils ont adopté, par voie de législation interne, les dispositions des Conventions de 1961 et qu'ils les appliqueront suivant les règles de leur constitution.

2° Au cas où la notification visée ci-dessus est faite, les effets en sont les suivants :

- (a) Les dispositions des Conventions de 1961 sont applicables dans les rapports entre les Etats contractants et les Etats ou parties territoriales mentionnés sous 1° et ayant fait cette notification, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de réception de la notification par le Gouvernement suisse si les Conventions sont entrées en vigueur ou, dans le cas contraire, à partir de la date de leur entrée en vigueur.
- (b) Le Gouvernement suisse constate la date de réception de la notification et la communique aux Etats parties aux Conventions de 1961 ainsi qu'aux Etats ou parties territoriales d'Etats ayant fait usage de la faculté visée sous 1°.
- (c) Les Etats ou les parties territoriales d'Etats mentionnés sous 1° ont les mêmes droits et obligations que les Etats qui ont ratifié les Conventions de 1961 ou qui y ont adhéré, sous réserve

que leur participation aux conférences et aux sessions des Commissions soit assurée par des délégués et experts des administrations ferroviaires, ayant voix consultative; leur avis sur les propositions est exprimé séparément et noté dans les procès-verbaux;

que, jusqu'à l'adoption d'une nouvelle réglementation, ils n'exercent pas le droit d'opposition prévu à l'article 69, §§ 3 et 4, de la CIM et à l'article 68, § 3, de la CIV et qu'ils ne soient pas tenus d'observer les décisions des Etats contractants relatives à l'introduction de nouvelles règles, mais qu'ils puissent décider d'une manière autonome de l'adoption de ces règles, ainsi que de leur introduction par voie de législation interne et de leur application conformément à leurs dispositions constitutionnelles.

ADDITIONAL PROTOCOL TO THE INTERNATIONAL CONVENTIONS CONCERNING THE CARRIAGE OF GOODS BY RAIL (CIM) AND THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY RAIL (CIV)⁽⁴⁾, SIGNED AT BERNE ON THE 25TH FEBRUARY, 1961.

THE UNDERSIGNED PLENIPOTENTIARIES have agreed to the following provisions:

I

1. States which have not signed the Conventions of 25th October, 1952⁽⁵⁾, and 25th February, 1961, or territorial parts of such States on whose railway lines the Conventions of 25th October, 1952, are applied, may notify the Swiss Government that they have adopted by internal legislation the provisions of the Conventions of 1961 which they will apply according to the rules of their constitution.

2. In the case of such notification being given the effect shall be as follows:

- (a) The provisions of the Conventions of 1961 shall apply to the relations between the Contracting States and the States or territorial parts of States referred to in paragraph 1 above which have given such notification, on the expiry of a period of thirty days from the date of receipt of the notification by the Swiss Government if the Conventions have come into force or, if not, from the date of their coming into force.
- (b) The Swiss Government shall record the date of receipt of the notification and shall inform the States which are parties to the Conventions of 1961 and the States or territorial parts of States which have availed themselves of the provisions of paragraph 1 above.
- (c) The States or territorial parts of States referred to in paragraph 1 above shall have the same rights and duties as the States which have ratified the Conventions of 1961 or have adhered to them, provided:

that they may be represented in the conferences and sessions of the Committees by delegates and experts from the railway administrations, who will act in an advisory capacity; their opinions on the proposals shall be expressed separately and recorded in the minutes;

that until such time as a new set of regulations is adopted, they shall not exercise the right of opposition laid down in Article 69 (3) and (4) of CIM and Article 68 (3) of CIV, and shall not hold themselves bound to comply with the decisions of the Contracting States concerning the introduction of new rules, but may make an autonomous decision to adopt such rules and to introduce them by internal legislation and apply them in accordance with the provisions of their constitution.

⁽⁴⁾ Treaty Series No. 66 (1965), Cmnd. 2811.

⁽⁵⁾ Treaty Series Nos. 46 and 47 (1958), Cmnd. 564 and 565.

3° Il ne suffit pas, pour l'application des dispositions du chapitre I du présent Protocole additionnel, qu'un seul des Etats ou parties territoriales d'Etats entrant en ligne de compte déclare vouloir faire usage de l'offre des Etats signataires contenue sous chiffre 1°.

Les déclarations faites conformément au chiffre 1° doivent être concordantes; elles lient chaque Etat ou partie territoriale d'Etat entrant en ligne de compte, sans préjudice des dispositions de l'article 68 de la CIM et de l'article 67 de la CIV.

II

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 1961 en ce qui concerne les lignes des parties territoriales d'Etats non signataires ou non adhérents, le Gouvernement du Royaume-Uni, par dérogation aux dispositions de ces Conventions, est habilité à insérer, pour le trafic en provenance du Royaume-Uni, une référence au présent Protocole additionnel dans les formules imprimées de la lettre de voiture (CIM), du billet international et du bulletin de bagages (CIV).

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

- (a) les dispositions de la CIM ne s'appliquent pas dans le Royaume-Uni si elles comportent une obligation de publier des tarifs et de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme,
- (b) les prix de transport et les frais accessoires que le chemin de fer est autorisé à percevoir au Royaume-Uni y sont applicables au trafic international soumis à la CIM.

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

III

Le Gouvernement de la République française réserve sa position sur les dispositions de l'article 9, § 3, de la CIM, concernant les accords tarifaires particuliers, et déclare que, en ce qui le concerne, ces dispositions ne sauraient, en aucun cas, prévaloir contre celles du Traité instituant la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, ni contre celles qui seront arrêtées dans le cadre de la politique commune des transports prévue à l'article 74 du Traité du 25 mars 1957 instituant la Communauté Economique Européenne.

3. It shall not be sufficient, for the application of the provisions of Chapter I of this Additional Protocol, that only one of the States or territorial parts of States concerned should declare its desire to take advantage of the offer of the signatory States contained in paragraph 1 above.

The declarations made in accordance with paragraph 1 above must agree; they shall bind each State or territorial part of a State concerned, without prejudice to the provisions of Article 68 of CIM and Article 67 of CIV.

II

1. In order to make the provisions of the 1961 Conventions binding on users under the laws of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, as regards the lines of territorial parts of non-signatory or non-adhering States, the Government of the United Kingdom shall have the right to derogate from the provisions of these Conventions by inserting, in respect of traffic from the United Kingdom, a reference to this Additional Protocol in the printed forms of consignment note (CIM), international ticket and luggage registration voucher (CIV).

2. Having regard to the fact that in the United Kingdom the laws relating to transport do not contain any obligation to publish tariffs or to apply them uniformly to users, it is agreed that:

- (a) the provisions of CIM shall not apply in the United Kingdom in so far as they contain an obligation to publish tariffs and to apply them uniformly to users;
- (b) the carriage charges and supplementary charges which the railway is authorised to make in the United Kingdom shall be applicable there to international traffic governed by CIM.

3. Until a special appendix to Annex I to CIM containing special provisions for the rail-sea carriage of dangerous goods between the Continent and the United Kingdom is agreed and comes into force, dangerous goods carried under CIM to or from the United Kingdom shall comply with the provisions of Annex I and also with the United Kingdom conditions for the carriage of dangerous goods by rail and by sea.

III

The Government of the French Republic reserves its position with regard to the provisions of paragraph 3 of Article 9 of CIM concerning private tariff agreements and declares that, so far as it is concerned, these provisions can under no circumstances take precedence over those of the Treaty setting up the European Coal and Steel Community, nor over those to be laid down within the framework of the common transport policy envisaged in Article 74 of the Treaty of 25th March, 1957, setting up the European Economic Community.

IV

Ce Protocole, complétant les Conventions de 1961, demeure ouvert à la signature jusqu'au 1^{er} mai 1961.

Il doit être ratifié.

Les Etats qui n'auront pas signé le présent Protocole avant cette date et les Etats participant aux Conventions susvisées en application de l'article 67 de la CIM et de l'article 66 de la CIV de 1961 peuvent adhérer au présent Protocole par notification.

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

Le chapitre I du présent Protocole entre en vigueur six mois avant la date prévue pour la mise en application des Conventions de 1961.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé le présent Protocole.

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

Pour l'Autriche:

DR. KREMLER

Pour la Belgique:

F. SEYNAEVE

Pour la Bulgarie:

S. DRAGOMIROV

Pour le Danemark:

TH. JENSEN

Pour l'Espagne:

MARQUIS DE MIRAFLORES

Pour la Finlande:

OSMO ORKOMIES

Pour la France:

E. DENNERY

Pour la Grèce:

A. HART-SOUTZOS

Pour la Hongrie:

SKONDA ÖDÖN

Pour l'Italie:

LUIGI BRANCA

IV

This Protocol completing the 1961 Conventions shall remain open for signature until 1st May, 1961.

It shall require ratification.

States which have not signed this Protocol before that date and States becoming parties to the above-mentioned Conventions through the application of Article 67 of the CIM and Article 66 of the CIV of 1961 may adhere to this Protocol by notification.

Instruments of ratification or notifications of adherence shall be deposited with the Swiss Government.

Chapter I of this Protocol shall come into force six months before the date fixed for the entry into effect of the 1961 Conventions.⁽⁶⁾

In witness whereof, the plenipotentiaries hereinafter mentioned, furnished with full powers which have been found to be in good order and proper form, have signed this Protocol.

Done at Berne, this twenty-fifth day of February, one thousand nine hundred and sixty one, in one original, which shall be deposited in the archives of the Swiss Confederation and an authentic copy of which shall be sent to each of the Parties.

For Austria:

DR. KREMPER

For Belgium:

F. SEYNAEVE

For Bulgaria:

S. DRAGOMIROV

For Denmark:

TH. JENSEN

For Spain:

MARQUIS DE MIRAFLORES

For Finland:

OSMO ORKOMIES

For France:

E. DENNERY

For Greece:

A. HART-SOUTZOS

For Hungary:

SKONDA ÖDÖN

For Italy:

LUIGI BRANCA

⁽⁶⁾ Chapter I of the Additional Protocol entered into force on July 1, 1964 and Chapters II to IV on January 1, 1965

Pour le Liban:

RAÏF ABILLAMA

Pour le Liechtenstein:

A. HILBE

Pour le Luxembourg:

A. CLEMANG

Pour la Norvège:

HENR. A. BROCH

Pour les Pays-Bas:

H. E. SCHEFFER

pour le Royaume en Europe

Pour la Pologne:

BATKOWSKI

Pour le Portugal:

MARIO DIAS TRIGO

Pour la Roumanie:

G. NISTORAN

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

J. S. ROOKE

A. H. KENT

Pour la Suède:

CLAS NORDSTRÖM

Pour la Suisse:

SCHALLER

Pour la Tchécoslovaquie:

JAN OBHLÍDAL

Pour la Turquie:

H. UGAN

Pour la Yougoslavie:

V. NIKOLIĆ

- For Lebanon:
RAĪF ABILLAMA
- For Liechtenstein:
A. HILBE
- For Luxembourg:
A. CLEMANG
- For Norway:
HENR. A. BROCH
- For the Netherlands:
H. E. SCHEFFER
for the Kingdom in Europe
- For Poland:
BATKOWSKI
- For Portugal:
MARIO DIAS TRIGO
- For Rumania:
G. NISTORAN
- For the United Kingdom of Great Britain
and Northern Ireland:
J. S. ROOKE
A. H. KENT
- For Sweden:
CLAS NORDSTRÖM
- For Switzerland:
SCHALLER
- For Czechoslovakia:
JAN OBHLÍDAL
- For Turkey:
H. UGAN
- For Yugoslavia:
V. NIKOLIĆ

RATIFICATIONS OF THE CONVENTION AND OF THE ADDITIONAL
 PROTOCOL OF FEBRUARY 25, 1961.

<i>Country</i>	<i>Date</i>
United Kingdom	April 9, 1964
Austria	August 10, 1964
Belgium	March 17, 1964
Bulgaria	April 29, 1963
Czechoslovakia	March 14, 1963
Denmark	September 13, 1961
Finland	April 14, 1964
France	May 30, 1962
Greece	*
Hungary	March 29, 1962
Italy	November 12, 1963
Liechtenstein	October 24, 1963
Luxembourg	November 26, 1964
Netherlands	September 26, 1963
Norway	August 9, 1963
Poland	November 4, 1963
Portugal	December 4, 1963
Rumania	August 14, 1962
Spain	February 19, 1963
Sweden	June 27, 1963
Switzerland	July 25, 1962
Turkey	*
Yugoslavia	February 21, 1964

* In a Note dated December 24, 1964 the Swiss Government stated that Greece and Turkey not having deposited their Instruments of Ratification by November 30, 1964, would be unable to join by January 1, 1965, but that the Central Office of International Railway Transport had made the necessary arrangements to apply this Convention to traffic with these states.

ACCESSIONS

<i>Country</i>	<i>Effective date</i>
Iraq	August 24, 1965
Morocco	January 1, 1965
Syria	May 7, 1965

In a communication received by the Swiss Government on December 24, 1964, the Government of the Federal Republic of Germany notified their decision to adopt the provisions of the Convention by internal legislation. A similar notification was received from the German Authorities of the Soviet Zone of Germany. These notifications took effect on January 1, 1965.

**PROTOCOLE A ETABLI PAR LA CONFERENCE DIPLOMATIQUE
REUNIE EN VUE DE LA MISE EN VIGUEUR DES CONVENTIONS
INTERNATIONALES DU 25 FEVRIER 1961 CONCERNANT LE
TRANSPORT PAR CHEMINS DE FER DES MARCHANDISES
(CIM) ET DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES (CIV)**

En application de l'article 66 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) et de l'article 65 de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV), signées à Berne le 25 février 1961 et conclues entre

l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, le Liban, le Liechtenstein, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Suède, la Suisse, la Tchécoslovaquie, la Turquie et la Yougoslavie,

et à la suite de l'invitation adressée par le Conseil fédéral suisse aux Hautes Parties contractantes, les Plénipotentiaires soussignés se sont réunis les 27, 28 et 29 avril 1964 à Berne.

Après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ils ont pris acte de la déclaration du Gouvernement suisse, aux termes de laquelle les instruments de ratification des deux Conventions susmentionnées, reconnus après examen exacts et concordants, ont été déposés auprès du Gouvernement de la Confédération suisse par les Etats suivants et aux dates ci-après:

1. le Danemark, le 13 septembre 1961,
2. la Hongrie, le 29 mars 1962,
3. la France, le 30 mai 1962,
4. la Suisse, le 25 juillet 1962,
5. la Roumanie, le 14 août 1962,
6. l'Espagne, le 19 février 1963,
7. la Tchécoslovaquie, le 14 mars 1963,
8. la Bulgarie, le 29 avril 1963,
9. la Suède, le 27 juin 1963,
10. la Norvège, le 9 août 1963,
11. les Pays-Bas, le 26 septembre 1963,
12. le Liechtenstein, le 24 octobre 1963,
13. la Pologne, le 4 novembre 1963.
14. l'Italie, le 12 novembre 1963,
15. le Portugal, le 4 décembre 1963,

[OFFICIAL TRANSLATION]

**PROTOCOL A DRAWN UP BY THE DIPLOMATIC CONFERENCE
CONVENED WITH A VIEW TO BRINGING INTO FORCE THE
INTERNATIONAL CONVENTIONS OF 25th FEBRUARY, 1961,
CONCERNING THE CARRIAGE OF GOODS BY RAIL (CIM) AND
THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY RAIL (CIV)**

In accordance with the provisions of Article 66 of the International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM) and of Article 65 of the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV), signed at Berne on 25th February, 1961, and concluded between

Austria, Belgium, Bulgaria, Czechoslovakia, Denmark, Finland, France, Greece, Hungary, Italy, Lebanon, Liechtenstein, Luxembourg, The Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Rumania, Spain, Sweden, Switzerland, Turkey, the United Kingdom and Yugoslavia;

And on the invitation issued by the Swiss Federal Council to the High Contracting Parties, the undersigned plenipotentiaries met at Berne on 27th, 28th and 29th April, 1964.

After having communicated their full powers, found in good and due form, they took note of the declaration by the Swiss Government that the instruments of ratification of the two above-mentioned Conventions, which were examined and found correct, had been deposited with the Government of the Swiss Confederation by the following States and on the dates mentioned below:—

1. Denmark, 13th September, 1961,
2. Hungary, 29th March, 1962,
3. France, 30th May, 1962,
4. Switzerland, 25th July, 1962,
5. Rumania, 14th August, 1962,
6. Spain, 19th February, 1963,
7. Czechoslovakia, 14th March, 1963,
8. Bulgaria, 29th April, 1963,
9. Sweden, 27th June, 1963,
10. Norway, 9th August, 1963,
11. The Netherlands, 26th September, 1963,
12. Liechtenstein, 24th October, 1963,
13. Poland, 4th November, 1963,
14. Italy, 12th November, 1963,
15. Portugal, 4th December, 1963,

16. la Yougoslavie, le 21 février 1964,
17. la Belgique, le 17 mars 1964,
18. le Royaume-Uni, le 9 avril 1964,
19. la Finlande, le 14 avril 1964.

La Conférence, constatant que plus de quinze Etats ont déposé les instruments de ratification auprès du Gouvernement suisse, a arrêté les dispositions suivantes:

1° Les Conventions internationales du 25 février 1961 concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) et le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV), ainsi que le Protocole additionnel du 25 février 1961, sous réserve du chiffre 2° ci-après, seront mis en vigueur le 1^{er} janvier 1965. Les Conventions CIM et CIV du 25 octobre 1952, y compris les protocoles additionnels du 25 octobre 1952 et du 11 avril 1953, seront abrogés à la même date. En vertu des articles 67, § 2, de la CIM et 66, § 2, de la CIV de 1952, cette abrogation aura effet même à l'égard de celles des parties contractantes qui ne ratifieraient pas les Conventions du 25 février 1961.

2° En conformité du chapitre IV du Protocole additionnel du 25 février 1961, le chapitre I de ce Protocole, concernant l'adoption et l'application des Conventions, par voie de législation interne, dans les Etats qui n'ont pas signé les Conventions du 25 octobre 1952 et du 25 février 1961, ou dans les parties territoriales de tels Etats, entre en vigueur six mois avant la date prévue pour la mise en application des Conventions de 1961, c'est-à-dire le 1^{er} juillet 1964.

3° L'Annexe I [Prescriptions relatives aux matières et objets exclus du transport ou admis au transport sous certaines conditions (RID)], l'Annexe VII [Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (RIP)] et l'Annexe VIII [Règlement international concernant le transport des containers (RiCo)] à la CIM de 1952, qui sont soumises à une procédure de révision spéciale et n'étaient donc pas jointes aux documents signés le 25 février 1961, seront applicables à partir du 1^{er} janvier 1965 comme Annexes I, VII et VIII à la CIM du 25 février 1961, réserve faite des adaptations ci-après à la CIM de 1961:

(a) *Prescriptions relatives aux matières et objets exclus du transport ou admis au transport sous certaines conditions (RID)*

(1) Libellé du titre:

“Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer (RID).”

(2) Texte du *nota* sous marginal 1 (6):

“*Nota.* Les dispositions de l'article 4, § 2, de la CIM sont ainsi conçues:

§ 2.—Deux ou plusieurs Etats contractants peuvent convenir, par des accords, que certaines matières ou certains objets exclus

16. Yugoslavia, 21st February, 1964,
17. Belgium, 17th March, 1964,
18. The United Kingdom, 9th April, 1964,
19. Finland, 14th April, 1964.

The Conference, having established that more than fifteen States had deposited instruments of ratification with the Swiss Government, agreed upon the following provisions:—

1. The International Conventions of 25th February, 1961, concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM) and the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV), and the Additional Protocol of 25th February, 1961, subject to the reservation set out in paragraph 2 below, shall enter into force on 1st January, 1965. The CIM and CIV Conventions of 25th October, 1952, including the Additional Protocols of 25th October, 1952, and 11th April, 1953, shall be abrogated on the same date. In accordance with paragraph 2 of Article 67 of the CIM and paragraph 2 of Article 66 of the CIV of 1952, this abrogation shall also apply in respect of any of the contracting parties who do not ratify the Conventions of 25th February, 1961.

2. In accordance with Chapter IV of the Additional Protocol of 25th February, 1961, Chapter I of that Protocol, concerning the adoption and application of the Conventions, by internal legislation, in States which have not signed the Conventions of 25th October, 1952, and 25th February, 1961, or in territorial parts of such States, shall enter into force six months before the date laid down for the entry into force of the Conventions of 1961, that is to say on 1st July 1964.

3. Annex I (Regulations concerning the Substances and Articles not to be Accepted for Carriage or to be Accepted subject to Certain Conditions (RID)), Annex VII (International Regulations concerning the Haulage of Private Owners' Wagons (RIP)), and Annex VIII (International Regulations concerning the Carriage of Containers (RICO)) to the CIM of 1952, which are subject to a special procedure of revision and were therefore not included in the documents signed on 25th February, 1961, shall have effect as from 1st January, 1965, as Annexes I, VII and VIII to the CIM of 25th February, 1961, subject to the following modifications to conform with the CIM of 1961:—

(a) *Regulations concerning the Substances and Articles not to be Accepted for Carriage or to be Accepted subject to Certain Conditions (RID)*

(i) Wording of the title to read:—

“International Regulations concerning the Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID)”.

(ii) Text of the Note to marginal 1 (6) to read:—

“*Note.* The provisions of Article 4, para. 2 of CIM are as follows:—

“Para. 2. Two or more Contracting States may arrange, by agreement, that certain substances or articles not acceptable for

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."

(3) Texte du marginal 2 (4):

"(4) Conformément à l'article 17 de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV), les matières et objets du RID sont exclus du transport comme bagages, à moins que les tarifs n'admettent des exceptions."

(4) Marginaux 45, 82, 119, 163, 196, 222, 315, 353, 390, 433, 466, 522, 613, 719: texte de l'indication entre parenthèses:

"[article 6, § 10, d), de la CIM]."

(b) *Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (RIP)*

(1) Page de titre:

"Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 25 février 1961".

(2) En haut des pages 1 et 2:

"Annexe VII à la CIM
(Article 60, § 1, de la CIM)".

(3) Article 10, § 1 et 2:

"conformément aux dispositions de l'article 45 de la CIM".

(4) Article 15: sera supprimé.

(c) *Règlement international concernant le transport des containers (RICO)*

(1) Page de titre:

"Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 25 février 1961".

(2) En haut des pages 1 et 2:

"Annexe VIII à la CIM
(Article 60, § 2, de la CIM)".

Le présent Protocole demeure ouvert à la signature jusqu'au 1^{er} novembre 1964.

carriage under the provisions of Annex I to this Convention will be accepted for international carriage between those States subject to certain conditions, or that the substances and articles specified in Annex I to this Convention will be accepted subject to conditions less onerous than those laid down in the said Annex.

Railways may also, by clauses in their tariffs, either accept certain substances or articles not acceptable for carriage under the provisions of Annex I to this Convention, or adopt conditions less onerous than those laid down in Annex I to this Convention for substances and articles accepted under the said Annex.

Such agreements and tariff clauses must be notified to the Central Office for International Railway Transport”.

(iii) Text of marginal 2 (4) to read:—

“(4) In accordance with Article 17 of the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV), the substances and articles of RID are excluded from carriage as luggage, unless the tariffs provide for exceptions.”

(iv) In marginals 45, 82, 119, 163, 196, 222, 315, 353, 390, 433, 466, 522, 613 and 719, the text of the reference in brackets to read:—

“[Art. 6, para. 10 (d) of CIM].”

(b) *International Regulations concerning the Haulage of Private Owners Wagons (RIP)*

(i) Title page to read:—

“International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM) of 25th February, 1961”.

(ii) At top of pages 1 and 2 read:—

“Annex VII to CIM
(Article 60 (1) of CIM)”.

(iii) In Article 10 (1) and (2) read:—

“in accordance with the provisions of Article 45 of the CIM”.

(iv) Article 15 to be deleted.

(c) *International Regulations concerning the Carriage of Containers (RiCo)*

(i) Title page to read:—

“International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM) of 25th February, 1961”.

(ii) At top of pages 1 and 2 read:—

“Annex VIII to CIM
(Article 60 (2) of CIM)”.

This Protocol shall remain open for signature until 1st November, 1964.

Pour les Etats déposant leurs instruments de ratification après le 1^{er} novembre 1964, les Conventions seront applicables dès le premier jour du deuxième mois après le mois au cours duquel le Gouvernement suisse aura notifié ce dépôt aux Gouvernements des Etats contractants.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ont dressé et signé le présent Protocole.

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

Pour l'Autriche:

(Unter Vorbehalt der Ratifikation)

F. KREMLER

Pour la Belgique:

C. ALVIN

Pour la Bulgarie:

S. DRAGOMIROV NIKOLOV

Pour le Danemark:

TH. JENSEN

Pour l'Espagne:

DE SANTA CRUZ DE INGUANZO

Pour la Finlande:

E. HELANIEMI

Pour la France:

G. DE GIRARD DE CHARBONNIÈRE

Pour la Grèce:

S. VASSILICOS

Pour la Hongrie:

D. KUZSEL

Pour l'Italie:

GIUSEPPE SANTONI RUGIU

Pour le Liban:

Pour le Liechtenstein:

A. HILBE

For States depositing their instruments of ratification after 1st November, 1964, the Conventions shall take effect on the first day of the second month following the month during which the Swiss Government shall have notified such deposit to the Governments of the Contracting States.

In witness whereof, the plenipotentiaries have drawn up and signed this Protocol.

Done at Berne, this twenty-ninth day of April, one thousand nine hundred and sixty-four, in a single original, which shall be deposited in the archives of the Swiss Confederation, and of which a certified copy shall be transmitted to each of the Parties.

For Austria:

(Unter Vorbehalt der Ratifikation)

F. KREMLER

For Belgium:

C. ALVIN

For Bulgaria:

S. DRAGOMIROV NIKOLOV

For Denmark:

TH. JENSEN

For Spain:

DE SANTA CRUZ DE INGUANZO

For Finland:

E. HELANIEMI

For France:

G. DE GIRARD DE CHARBONNIÈRE

For Greece:

S. VASSILICOS

For Hungary:

D. KUZSEL

For Italy:

GIUSEPPE SANTONI RUGIU

For Lebanon:

For Liechtenstein:

A. HILBE

Pour le Luxembourg:
(sous réserve de ratification)
A. CLEMANG

Pour la Norvège
DAG BRYN

Pour les Pays-Bas:
LÉON SAVELBERG

Pour la Pologne:
STÉFAN BATKOWSKI

Pour le Portugal:
MÁRIO DIAS TRIGO

Pour la Roumanie:
W. DUMITRESCU

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du
Nord:
A. H. KENT

Pour la Suède:
C. NORDSTRÖM

Pour la Suisse:
A. SCHALLER

Pour la Tchécoslovaquie:
J. REZÁBEK

Pour la Turquie:
S. BAYDUR

Pour la Yougoslavie:
MARA RADIĆ

For Luxembourg:
(sous réserve de ratification)
A. CLEMANG

For Norway:
DAG BRYN

For the Netherlands:
LÉON SAVELBERG

For Poland:
STÉFAN BATKOWSKI

For Portugal:
MÁRIO DIAS TRIGO

For Rumania:
W. DUMITRESCU

For the United Kingdom of Great Britain and Northern
Ireland:
A. H. KENT

For Sweden:
C. NORDSTRÖM

For Switzerland:
A. SCHALLER

For Czechoslovakia:
J. REZÁBEK

For Turkey:
S. BAYDUR

For Yugoslavia:
MARA RADIĆ

RATIFICATIONS OF PROTOCOL A

<i>Country</i>	<i>Date of Déposit</i>
Austria	October 21, 1964
Luxembourg	November 26, 1964
Yugoslavia	January 27, 1965

**PROTOCOLE B ETABLI PAR LA CONFERENCE DIPLOMATIQUE
REUNIE EN VUE DE LA MISE EN VIGUEUR DES CONVENTIONS
INTERNATIONALES DU 25 FEVRIER 1961 CONCERNANT LE
TRANSPORT PAR CHEMINS DE FER DES MARCHANDISES
(CIM) ET DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES (CIV)**

A l'occasion de la réunion à Berne les 27, 28 et 29 avril 1964, de la Conférence diplomatique en vue de la mise en vigueur des Conventions internationales du 25 février 1961 concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV), signées à Berne le 25 février 1961 et conclues entre

l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, le Liban, le Liechtenstein, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Suède, la Suisse, la Tchécoslovaquie, la Turquie et la Yougoslavie,

et à la suite de l'invitation adressée par le Conseil fédéral suisse aux Hautes Parties contractantes,

les Plénipotentiaires soussignés, s'étant communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit :

considérant qu'en dépit de la politique d'économies suivie par l'Office central, les taux maximums repris dans l'Annexe V à la CIM et dans l'Annexe II à la CIV pour calculer les parts contributives des Etats aux dépenses de l'Office central ne suffisent pas, en raison de la progression continue des prix, à couvrir les frais nécessaires d'administration de l'Office central,

il est décidé

d'octroyer une contribution complémentaire annuelle ne pouvant pas dépasser, pour chaque Etat, franc or 0.45 par kilomètre, tant pour la CIM que pour la CIV,

d'autoriser le Comité administratif à fixer, pour la première fois en 1965, lors de l'approbation du compte annuel afférent à l'exercice 1964, les parts contributives des Etats contractants dans le cadre des plafonds kilométriques résultant des Conventions CIM et CIV du 25 février 1961 et du présent Protocole.

Le présent Protocole demeure ouvert à la signature jusqu'au 1^{er} novembre 1964.

Les dispositions du chapitre I du Protocole additionnel aux Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV) du 25 février 1961 sont valables par analogie en ce qui concerne l'application et la notification officielle du présent Protocole.

[OFFICIAL TRANSLATION]

**PROTOCOL B DRAWN UP BY THE DIPLOMATIC CONFERENCE
CONVENED WITH A VIEW TO BRINGING INTO FORCE THE
INTERNATIONAL CONVENTIONS OF 25th FEBRUARY, 1961,
CONCERNING THE CARRIAGE OF GOODS BY RAIL (CIM) AND
THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY RAIL (CIV)**

On the occasion of the meeting at Berne on 27th, 28th and 29th April, 1964, of the Diplomatic Conference convened with a view to bringing into force the International Conventions of 25th February, 1961, concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM) and the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV), signed at Berne on 25th February, 1961, and concluded between

Austria, Belgium, Bulgaria, Czechoslovakia, Denmark, Finland, France, Greece, Hungary, Italy, Lebanon, Liechtenstein, Luxembourg, The Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Rumania, Spain, Sweden, Switzerland, Turkey, the United Kingdom and Yugoslavia,

And on the invitation issued by the Swiss Federal Council to the High Contracting Parties;

The undersigned plenipotentiaries, after having communicated their full powers, found in good and due form, have agreed as follows:

Whereas in spite of the policy of economy pursued by the Central Office the maximum rates laid down in Annex V to CIM and Annex II to CIV for calculating the contributions of States to the expenses of the Central Office are not sufficient, by reason of constantly rising costs, to cover the necessary administrative expenditure of the Central Office,

it has been decided

to levy an additional annual contribution not exceeding 0.45 gold francs per kilometre for each State, both for CIM and CIV,

to authorise the Administrative Committee to determine, on the first occasion in 1965, when approving the annual accounts for the financial year 1964, the contributions of the Contracting States within the maximum rates per kilometre laid down in the CIM and CIV Conventions of 25th February, 1961, and in this Protocol.

This Protocol shall remain open for signature until 1st November, 1964.

The application and official notification of this Protocol shall as and where appropriate be governed by the provisions of Chapter I of the Additional Protocol to the International Conventions concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM) and the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV) of 25th February, 1961.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ont dressé et signé le présent Protocole.

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

Pour l'Autriche:
(Unter Vorbehalt der Ratifikation)
F. KREMLER

Pour la Belgique:
C. ALVIN

Pour la Bulgarie:
S. DRAGOMIROV NIKOLOV

Pour le Danemark:
TH. JENSEN

Pour l'Espagne:
DE SANTA CRUZ DE INGUANZO

Pour la Finlande:
E. HELANIEMI

Pour la France:
G. DE GIRARD DE CHARBONNIÈRE

Pour la Grèce:
S. VASSILICOS

Pour la Hongrie:
D. KUZSEL

Pour l'Italie:
(sous réserve de ratification)
GIUSEPPE SANTONI RUGIU

Pour le Liban:

Pour le Liechtenstein:
A. HILBE

Pour le Luxembourg:
(sous réserve de ratification)
A. CLEMANG

Pour la Norvège:
DAG BRYN

In witness whereof, the plenipotentiaries have drawn up and signed this Protocol.

Done at Berne, this twenty-ninth day of April, one thousand nine hundred and sixty-four, in a single original, which shall be deposited in the archives of the Swiss Confederation, and of which a certified copy shall be transmitted to each of the Parties.

For Austria:
(Unter Vorbehalt der Ratifikation)
F. KREMLER

For Belgium:
C. ALVIN

For Bulgaria:
S. DRAGOMIROV NIKOLOV

For Denmark:
TH. JENSEN

For Spain:
DE SANTA CRUZ DE INGUANZO

For Finland:
E. HELANIEMI

For France:
G. DE GIRARD DE CHARBONNIÈRE

For Greece:
S. VASSILICOS

For Hungary:
D. KUZSEL

For Italy:
(sous réserve de ratification)
GIUSEPPE SANTONI RUGIU

For Lebanon:

For Liechtenstein:
A. HILBE

For Luxembourg:
(sous réserve de ratification)
A. CLEMANG

For Norway:
DAG BRYN

Pour les Pays-Bas:
(sous réserve de ratification)
LÉON SAVELBERG

Pour la Pologne:
STÉFAN BATKOWSKI

Pour le Portugal:
MÁRIO DIAS TRIGO

Pour la Roumanie:
W. DUMITRESCU

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du
Nord:
(sous réserve de ratification)
A. H. KENT

Pour la Suède:
C. NORDSTRÖM

Pour la Suisse:
A. SCHALLER

Pour la Tchécoslovaquie:
J. REZÀBEK

Pour la Turquie:
S. BAYDUR

Pour la Yougoslavie:
MARA RADIĆ

For the Netherlands:
(sous réserve de ratification)
LÉON SAVELBERG

For Poland:
STÉFAN BATKOWSKI

For Portugal:
MÁRIO DIAS TRIGO

For Rumania:
W. DUMITRESCU

For the United Kingdom of Great Britain and Northern
Ireland:
(sous réserve de ratification)
A. H. KENT

For Sweden:
C. NORDSTRÖM

For Switzerland:
A. SCHALLER

For Czechoslovakia:
J. REZÀBEK

For Turkey:
S. BAYDUR

For Yugoslavia:
MARA RADIĆ

RATIFICATIONS OF PROTOCOL B

<i>Country</i>	<i>Date</i>
United Kingdom	December 29, 1964
Austria	October 21, 1964
Luxembourg	November 26, 1964
Netherlands	January 29, 1965
Yugoslavia	January 27, 1965