

KONWENCJA MIĘDZYNARODOWA

o przewozie osób i bagażu kolejami żelaznymi
(K. M. O.), (z 2 załącznikami), podpisana w Rzymie
dnia 23 listopada 1933 r.

CONVENTION INTERNATIONALE

concernant le transport des voyageurs et des
bagages par chemins de fer (C. I. V.), (avec
2 Annexes), signée à Rome le 23 novembre
1933.

(Ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 2 marca 1935 r. — Dz. U. R. P. Nr 23, poz. 141).

Przekład.

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,
M Y, I G N A C Y M O Ś C I C K I,
PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

AU NOM DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,
N O U S, I G N A C Y M O Ś C I C K I,
PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,

wszem wobec i każdemu z osobna, komu o tym
wiedzieć należy, wiadomym czynimy:

à tous ceux qui ces présentes Lettres verront,
Salut:

Dnia dwudziestego trzeciego listopada tysiąc dziewięćset trzydziestego trzeciego roku podpisana została w Rzymie przez Rząd Rzeczypospolitej Polskiej za Polskę oraz w imieniu Wolnego Miasta Gdańska, na podstawie art. 104 Traktatu Pokoju, podpisanego w Wersalu dnia 28 czerwca 1919 r. i art. 2 Konwencji polsko-gdańskiej, podpisanej w Paryżu dnia 9 listopada 1920 r., Konwencja międzynarodowa o przewozie osób i bagażu kolejami żelaznymi (K. M. O.) wraz z dwoma załącznikami, o następującym brzmieniu dosłownym:

Une Convention Internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (C. I. V.) avec deux Annexes, ayant été signée le vingt-trois novembre mil neuf cent trente-trois à Rome par le Gouvernement de la République de Pologne pour la Pologne et au nom de la Ville Libre de Dantzig en vertu de l'art. 104 du Traité de Paix signé à Versailles le 28 juin 1919 et de l'art. 2 de la Convention polono-dantzikoise signée à Paris le 9 novembre 1920, Convention et Annexes dont la teneur suit:

KONWENCJA MIĘDZYNARODOWA

o

przewozie osób i bagażu kolejami żelaznymi
(K. M. O.)

z dnia 23 listopada 1933 r.

Niemcy, Austria, Belgia, Bułgaria, Dania, Wolne Miasto Gdańsk, Hiszpania, Estonia, Finlandia,

CONVENTION INTERNATIONALE

concernant

le transport des voyageurs et des bagages
par Chemins de fer
(C. I. V.)

du 23 novembre 1933.

L'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, la Ville Libre de Dantzig.

dia, Francja, Grecja, Węgry, Włochy, Łotwa, Liechtenstein, Luksemburg, Norwegia, Holandia, Polska, Rumunia, Szwecja, Szwajcaria, Czechosłowacja, Turcja i Jugosławia,

z udziałem delegatów Komisji Rządowej Terytorium Zagłębia Sarry,

uznając potrzebę rewizji Konwencji międzynarodowej o przewozie osób i bagażu kolejami żelaznymi, podpisanej w Bernie dnia 23 października 1924 r., postanowiły, zgodnie z artykułem 60 wspomnianej Konwencji, zawrzeć w tym celu nową Konwencję i zgodziły się na artykuły następujące:

TYTUŁ I.

PRZEDMIOT I ZAKRES KONWENCJI.

Artykuł 1.

Koleje żelazne i przewozy, do których stosuje się Konwencję.

§ 1. — Konwencję niniejszą stosuje się do wszystkich przewozów osób i bagażu, dokonywanych za międzynarodowymi dowodami przewozowymi drogą, która przechodzi przez obszar co najmniej dwóch umawiających się państw i obejmuje wyłącznie linie, wpisane do listy, sporządzonej zgodnie z artykułem 58 Konwencji niniejszej.

§ 2. — Konwencji niniejszej nie stosuje się jednak:

1. Do przewozów, których stacje wyjazdu (nadania) i przeznaczenia znajdują się na obszarze tego samego państwa i które przechodzą przez obszar innego państwa tylko tranzytem:

a) jeżeli linie tranzytowe eksploatuje jedna z kolei żelaznych państwa wyjazdu (nadania);

b) nawet jeżeli linii tranzytowych nie eksploatuje jedna z kolei żelaznych państwa wyjazdu (nadania), lecz zainteresowane koleje żelazne zawarły specjalne umowy, na mocy których przewozów tych nie uważa się za międzynarodowe.

2. Do przewozów między stacjami dwóch państw sąsiednich, jeżeli przewozu na całej drodze dokonywają koleje żelazne jednego z tych państw i jeżeli żadne z tych państw nie sprzeciwia się temu.

§ 3. — Taryfy ustalają relacje, w których wydaje się międzynarodowe bilety i kwity bagażowe.

Artykuł 2.

Postanowienia o przewozach kombinowanych.

§ 1. — Do listy, przewidzianej w artykule 1, mogą być, prócz kolei żelaznych, włączone

l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, le Liechtenstein, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie, la Suède, la Suisse, la Tchécoslovaquie, la Turquie, la Yougoslavie,

avec la participation des Délégués de la Commission de Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre;

ayant reconnu la nécessité de réviser la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages, signée à Berne le 23 octobre 1924, en conformité de l'article 60 de ladite Convention, ont résolu de conclure une nouvelle Convention à cet effet et sont convenus des articles suivants:

TITRE PREMIER.

OBJET ET PORTÉE DE LA CONVENTION.

Article premier.

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

§ 1. — La présente Convention s'applique à tous les transports de voyageurs et de bagages avec des titres de transports internationaux pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des États contractants et s'effectuant exclusivement par des lignes inscrites sur la liste établie conformément à l'article 58 de la présente Convention.

§ 2. — Sont toutefois exceptés de l'application de la présente Convention:

1^o Les transports dont les stations de départ et d'arrivée sont situées sur le territoire d'un même État et qui n'empruntent le territoire d'un autre État qu'en transit:

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

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

2^o Les transports entre stations de deux États limitrophes s'ils sont effectués sur tout le parcours par des Chemins de fer de l'un de ces États, et qu'aucun de ces États ne s'y oppose.

§ 3. — Les tarifs fixent les relations pour lesquelles des billets et des bulletins de bagages internationaux sont délivrés.

Article 2.

Dispositions relatives aux transports combinés.

§ 1. — Peuvent être inscrites sur la liste prévue à l'article premier, en sus des Chemins

regularne linie samochodowe lub żeglugi wodnej, które uzupełniają przewóz kolejną żelazną i dokonywają przewozów międzynarodowych pod odpowiedzialnością jednego z umawiających się państw lub jednej z kolei żelaznych, wpisanych do listy.

§ 2. — Przedsiębiorstwa, eksploatujące takie linie, mają wszystkie prawa i obowiązki, jakie z Konwencji niniejszej wynikają dla kolei żelaznych, z zastrzeżeniem niezbędnych odchyleń, wynikających z odmiennego sposobu przewozu. Odchylenia te nie mogą jednak naruszać postanowień o odpowiedzialności, ustalonych Konwencją niniejszą.

§ 3. — Każde państwo, które pragnie uzyskać włączenie do listy jednej z linii określonych w § 1, musi postarać się o to, by odchylenia, przewidziane w § 2, były ogłoszone w ten sam sposób jak taryfy.

§ 4. — Dla przewozów międzynarodowych, których dokonywać mają oprócz kolei żelaznych także przedsiębiorstwa przewozowe inne, niż określone w powyższym § 1, mogą koleje żelazne, w celu uwzględnienia odrębności każdego rodzaju przewozu, ustalić wspólnie z zainteresowanymi przedsiębiorstwami przewozowymi postanowienia taryfowe, poddające takie przewozy reglamentacji prawnej odmiennej niż przewidziana w Konwencji niniejszej. Postanowienia te mogą w tym przypadku przepisać użycie innego dokumentu przewozowego, aniżeli ten, który przewiduje Konwencja niniejsza.

Artykuł 3.

Przewóz skomunikowany.

§ 1. — Konwencję stosuje się również do przewozu osób i bagażu od stacji, nie zamieszczonej w taryfie międzynarodowej, do stacji skomunikowania tego samego państwa, włączonej do tej taryfy, a stąd do stacji przeznaczenia, włączonej do tej samej taryfy i to bądź za międzynarodowym biletem lub kwitem bagażowym, w którym opłaty za przewóz drogą bezpośrednią i za przewóz drogą skomunikowaną są zesumowane, bądź też za dwoma skomunikowanymi biletami. Jeżeli wydano dwa bilety, to na drugim bilecie należy wymienić pierwotną stację wyjazdu.

§ 2. — Koleje żelazne postanawiają w jakiej mierze i pod jakimi warunkami można żądać takiego skomunikowanego przewozu od pewnych stacyj. Stacje te wymienia się w spisie, podawanym do wiadomości innym zainteresowanym kolejom.

Artykuł 4.

Obowiązek przewozu kolei żelaznej.

W razie istnienia międzynarodowej taryfy lub gdy przewóz skomunikowany jest przewidziany stosownie do artykułu 3 nie można odmówić przewozu:

de fer, des lignes régulières de services automobiles ou de navigation complétant des parcours par voie ferrée et effectuant les transports internationaux sous la responsabilité d'un Etat contractant ou d'un Chemin de fer inscrit sur la liste.

§ 2. — Les entreprises de ces lignes sont soumises à toutes les obligations imposées et sont investies de tous les droits reconnus aux Chemins de fer par la présente Convention, sous réserve des modifications résultant nécessairement des modalités différentes du transport. Ces modifications ne peuvent, toutefois, pas déroger aux règles de responsabilité établies par la présente Convention.

§ 3. — Tout Etat qui désire faire inscrire sur la liste une des lignes désignées au § 1, doit prendre les mesures utiles pour que les modifications 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 ci-dessus, les Chemins de fer peuvent établir en commun avec les entreprises de transport intéressées, des dispositions tarifaires appliquant un régime juridique différent de celui de la présente Convention, afin de tenir compte des particularités de chaque mode de transport. Ils peuvent, dans ce cas, prévoir l'emploi d'un titre de transport autre que celui qui est prévu par la présente Convention.

Article 3.

Soudure.

§ 1. — La Convention est également applicable aux transports de voyageurs et de bagages effectués au départ d'une station non inscrite dans un tarif international, sur une station de soudure du même Etat inscrite dans ce tarif et de là sur une destination inscrite dans ce même tarif, soit avec un billet ou bulletin de bagages international dans lesquels les taxes du parcours direct et du parcours de soudure sont additionnées, soit avec deux billets soudés. S'il est établi deux billets, le second doit porter la mention de la station de départ primitive.

§ 2. — Les Chemins de fer déterminent dans quelle mesure et à quelles conditions ce transport par soudure peut être demandé au départ de certaines stations. Ces stations sont dénommées dans une liste qui est notifiée aux autres Chemins de fer intéressés.

Article 4.

Obligation pour le Chemin de fer de transporter.

Lorsqu'il existe un tarif international ou qu'un transport par soudure est prévu conformément à l'article 3, le transport ne peut être refusé pourvu que:

a) jeżeli podróżny zastosuje się do postanowień Konwencji niniejszej;

b) jeżeli przewóz jest możliwy przy użyciu zwykłych środków przewozowych;

c) jeżeli przewóz nie został zabroniony w jednym z interesowanych państw na mocy przepisów ustawowych lub ze względu na porządek publiczny;

d) jeżeli przewoźnicy nie stoją na przeszkodzie okoliczności, których kolej żelazna nie mogła uniknąć i którym nie mogła zapobiec.

TYTUŁ II.

UMOWA O PRZEWÓZ.

Rozdział I.

PRZEWÓZ OSÓB.

Artykuł 5.

Prawo do przejazdu.

§ 1. — Podróżny musi posiadać bilet przy rozpoczęciu podróży. Taryfy mogą przewidywać pod tym względem wyjątki.

§ 2. — Podróżny jest obowiązany zachować bilet przez cały czas podróży. Powinien okazywać go na żądanie każdemu z pracowników, upoważnionych do kontroli i oddać go po ukończeniu podróży.

Artykuł 6.

Bilety.

§ 1. — Bilety, wydane na przewóz międzynarodowy na zasadach Konwencji niniejszej, powinny być opatrzone znakiem .

§ 2. — Bilety muszą zawierać następujące dane:

a) stację wyjazdu i przeznaczenia;

b) drogę przewozu; jeżeli dozwolone jest użycie różnych dróg lub środków przewozowych, powinno to być zaznaczone na bilecie;

c) rodzaj pociągu i klasę wagonu;

d) opłatę za przewóz;

e) pierwszy dzień ważności;

f) czas ważności.

§ 3. — Taryfy lub umowy między kolejami żelaznymi postanawiają, w jakim języku bilety mają być drukowane i wypełniane, oraz określają ich formę i treść.

§ 4. — Bilety w formie książeczek, zawierające odcinki kontrolne (bilety książeczkowe), jako też zestawiane bilety zeszytowe zarządów kolei żelaznych stanowią jeden dowód przewozowy w rozumieniu Konwencji niniejszej.

Bilety, łączone pod jedną okładką przez urzędowe biura podróży lub agencje prywatne,

a) le voyageur se conforme aux prescriptions de la présente Convention;

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

c) le transport ne soit pas interdit dans un des Etats intéressés, par suite de dispositions légales ou pour des raisons d'ordre public;

d) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le Chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier.

TITRE II.

DU CONTRAT DE TRANSPORT.

Chapitre premier.

TRANSPORT DES VOYAGEURS.

Article 5.

Droit au transport.

§ 1. — Le voyageur doit, lorsqu'il commence son voyage, être muni d'un billet. Les tarifs peuvent prévoir des exceptions à cet égard.

§ 2. — Le voyageur est tenu de conserver son billet pendant tout le cours du voyage. Il doit, s'il en est requis, le présenter à tout agent chargé du contrôle et le rendre à la fin du voyage.

Article 6.

Billets.

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

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

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

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

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

d) le prix de transport;

e) le jour où commence la validité;

f) la durée de validité.

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

§ 4. — Les billets formés d'un livret renfermant des feuillets de contrôle (billets-livrets), ainsi que les billets à coupons combinés des Administrations de Chemins de fer constituent un titre de transport unique au sens de la présente Convention.

Les billets réunis sous une couverture par des bureaux de voyage officiels ou des agences

stanowią każdy dla siebie odrębny dowód przewozowy, podlegający, zależnie od okoliczności, przepisom wewnętrznym zainteresowanego państwa lub przepisom Konwencji niniejszej.

§ 5.—W razie braku wyjątków, przewidzianych w taryfach, bilet można odstąpić tylko wówczas, gdy nie jest imienny i jeżeli podróż nie została jeszcze rozpoczęta.

Spekulacja biletami i odprzedawanie ich za cenę inną niż taryfowa podlega w każdym państwie ustawom i przepisom tego państwa.

Artykuł 7.

Zniżka opłat za przejazd dzieci.

§ 1. — Dzieci aż do ukończenia czwartego roku życia przewozi się bezpłatnie bez biletu, jeżeli nie zażądano dla nich osobnego miejsca.

§ 2. — Dzieci w wieku od ukończonego czwartego do ukończonego dziesiątego roku życia oraz dzieci w młodszym wieku, dla których zażądano osobnego miejsca, przewozi się po cenach niższych, które nie mogą przewyższać połowy ceny biletu dla dorosłych z zastrzeżeniem jednak zaokrąglenia kwot według przepisów zarządu, wydającego bilet.

Zniżki tej można nie udzielać przy biletach, których ceny są już obniżone w stosunku do normalnej ceny za bilet na przejazd w jednym kierunku.

Artykuł 8.

Czas ważności biletów.

§ 1. — Czas ważności biletów powinien być ustalony w taryfach.

§ 2. — Ten czas ważności nie może wynosić mniej niż:

przy biletach na przejazd w jednym kierunku:

za każde rozpoczęte 100 km, 1 dzień;

czas ważności tych biletów nie może jednak wynosić mniej niż 2 dni;

przy biletach na przejazd tam i z powrotem:

za każde rozpoczęte 50 km, 1 dzień;

czas ważności tych biletów nie może jednak wynosić mniej niż 4 dni.

§ 3. — Bilety specjalne po cenach niższych mogą mieć odmienny czas ważności.

§ 4. — Pierwszy dzień ważności biletu wlicza się do czasu ważności jako pełny dzień. Podróżny może rozpocząć podróż któregośkolwiek dnia w czasie ważności biletu; z zastrzeżeniem wyjątków, przewidzianych w taryfach, powinien ją ukończyć najpóźniej pociągiem, który według rozkładu jazdy przyjeżdża do stacji przeznaczenia najpóźniej o godzinie 24 ostatniego dnia ważności.

privées constituent chacun un titre de transport distinct soumis, suivant le cas, à la réglementation intérieure de l'Etat intéressé ou à la présente Convention.

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

La spéculation et la revente des billets à un prix différent de celui du tarif sont subordonnées, dans chaque Etat, aux lois et règlements de cet Etat.

Article 7.

Réduction de prix pour les enfants.

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

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

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

Article 8.

Durée de validité des billets.

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

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

Billets simples:

par fraction indivisible de 100 km, 1 jour.

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

Billets d'aller et retour:

par fraction indivisible de 50 km, 1 jour.

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

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

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

Artykuł 9.**Wyznaczanie i zamawianie miejsc.**

§ 1. — Wsiadając do pociągu, podróżny może założyć wolne jeszcze miejsce, tak dla siebie, jak i dla każdej jadącej z nim osoby, której bilet może okazać. Podróżny, który opuszcza swe miejsce, nie założywszy go w sposób wyraźny, traci do niego prawo. Poza tym przy wyznaczaniu miejsc stosuje się przepisy, obowiązujące na każdej z kolei żelaznych.

§ 2. — Taryfy lub rozkłady jazdy postanawiają, czy i pod jakimi warunkami można zamawiać miejsca w niektórych pociągach.

Artykuł 10.**Przerwy podróży na stacjach pośrednich.**

§ 1. — Taryfy postanawiają, czy i pod jakimi warunkami podróżny może przerywać podróż na stacjach pośrednich w ciągu czasu ważności swego biletu.

§ 2. — Korzystanie przez podróżnego z prawa przerywania podróży na stacjach pośrednich nie pociąga za sobą jakiegokolwiek przedłużenia czasu ważności, przewidzianego w taryfach.

§ 3. — Podróżny, który posiada bilet ważny tylko na jednej drodze przewozu, może wznowić przerwana podróż również z innej stacji, leżącej na tej samej drodze przewozu bliżej stacji przeznaczenia.

§ 4. — Jeżeli podróżny, posiadający bilet ważny na kilka dowolnych dróg przewozu, przerwie swą podróż, to może ją wznowić tylko ze stacji przerwy lub też z innej stacji, leżącej bliżej stacji przeznaczenia na drodze, którą wybrał przy wyjeździe.

§ 5. — Czas trwania przerwy podróży ograniczony jest tylko czasem ważności biletu.

Art. 11.**Zmiana klasy lub pociągu.**

Podróżny może zająć miejsce w klasie wyższej lub przejść do pociągu wyższego rodzaju, niż wskazano na bilecie, pod warunkami, podanymi w taryfach i za uiszczeniem przewidzianej dopłaty.

Artykuł 12.**Podróżny bez ważnego biletu.**

§ 1. — Podróżny, który nie może okazać ważnego biletu, jest obowiązany, niezależnie od odpowiedzialności karnej, uiścić oprócz opłaty za dokonany przewóz także dopłatę; dopłatę tę oblicza się według przepisów kolei żelaznej, na której zażądano uiszczenia dopłaty. W bra-

Article 9.**Attribution et location des places.**

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

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

Article 10.**Arrêts aux stations intermédiaires.**

§ 1. — Les tarifs spécifient si et à quelles conditions le voyageur a le droit de s'arrêter aux stations intermédiaires pendant la durée de validité de son billet.

§ 2. — L'usage par le voyageur du droit de s'arrêter aux stations intermédiaires n'entraîne aucune prolongation de la durée de validité prévue par les tarifs.

§ 3. — Lorsque le voyageur est porteur d'un billet valable par un seul itinéraire, le voyage interrompu peut également être continué au départ d'une station située sur la même ligne et plus rapprochée de la station destinataire.

§ 4. — Le voyageur porteur d'un billet valable par plusieurs itinéraires facultatifs, qui interrompt son voyage en cours de route, ne peut reprendre celui-ci que, soit à la station où il l'a interrompu, soit à une station plus rapprochée de la station destinataire et située sur l'itinéraire emprunté au départ.

§ 5. — La durée de l'interruption du voyage n'est limitée que par la durée de validité du billet.

Article 11.**Changement de classe ou de train.**

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

Article 12.**Voyageur sans billet valable.**

§ 1. — Le voyageur qui ne peut pas présenter un billet valable est tenu de payer une surtaxe, outre le prix du voyage pour le parcours effectué et sans préjudice des sanctions pénales; cette surtaxe est calculée conformément aux règlements du Chemin de fer sur le-

ku przepisów w tym względzie podróżny powinien uiścić dopłatę w wysokości opłaty za dokonany przewóz.

§ 2. — Bilety, w których nieprawnie dokonano zmian, będą uważane za nieważne i zostaną odebrane przez personel kolejowy.

§ 3. — Podróżnego, który odmawia niezwłocznego uiszczenia opłaty za przewóz lub dopłaty, można wyłączyć od podróży. Podróżny wyłączony nie ma prawa wymagać, żeby mu oddano jego bagaż do rozporządzenia na innej stacji niż na stacji przeznaczenia.

Artykuł 13.

Osoby wyłączone od przejazdu lub dopuszczone warunkowo.

§ 1. — Nie przyjmuje się do pociągu lub można usunąć z pociągu w czasie podróży:

a) osoby w stanie nietrzeźwym oraz takie, które zachowują się nieprzystojnie lub nie stosują się do ustaw i przepisów; osoby te nie mają prawa żądać zwrotu ani ceny biletu, ani opłaty uiszczonej za przewóz ich bagażu;

b) osoby, które z powodu choroby lub z innych przyczyn mogłyby być uciążliwe dla współpodróżnych, jeżeli nie zamówiono dla nich z góry oddzielnego przedziału lub jeżeli nie ma możliwości oddania go im do rozporządzenia za zapłatą; jednakże osoby, które zachorowały w drodze, powinny być dowieszone przynajmniej do pierwszej stacji, na której mogą otrzymać konieczną opiekę. Opłatę za ich przewóz oraz opłatę za przewóz bagażu zwraca się im na warunkach ustalonych w artykule 26 po potrąceniu należności za przebytą drogę.

§ 2. — Przewóz osób chorych na choroby zakaźne normują umowy międzynarodowe, a w ich braku przepisy obowiązujące w każdym państwie.

Artykuł 14.

Przedmioty wyłączone od przewozu w wagonach osobowych.

§ 1. — Nie wolno zabierać do wagonów osobowych przedmiotów zagrażających niebezpieczeństwem, w szczególności nabitej broni palnej, materiałów wybuchowych, łatwo zapalnych lub żrących, jak również przedmiotów, które mogłyby być uciążliwe lub niedogodne dla podróżnych.

Podróżnym jednak, którzy, pełniąc służbę publiczną, noszą broń palną, jak również myśliwym i strzelcom wolno zabrać ze sobą amuni-

quel le paiement de la surtaxe a été exigé. À défaut de prescriptions à cet égard, le voyageur doit acquitter une surtaxe dont le montant sera égal au prix du voyage pour le parcours effectué.

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

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

Article 13.

Personnes exclues du train ou admises conditionnellement.

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

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

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

§ 2. — Le transport des personnes atteintes de maladies contagieuses est régi par les Conventions internationales ou, à défaut, par les dispositions en vigueur dans chaque Etat.

Article 14.

Objets exclus des voitures.

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

Toutefois, les voyageurs qui, dans l'exercice d'un service public, portent une arme à feu, ainsi que les chasseurs et les tireurs, sont auto-

cję, w ilości nie przekraczającej najniższej z norm maksymalnych, określonych w przepisach, obowiązujących w obszarach, przez które przewóz się odbywa. Straży towarzyszącej więźniom, jadącej z nimi w oddzielnych wagonach lub przedziałach, wolno brać ze sobą nabiętą broń palną.

§ 2. — Personel kolejowy ma prawo sprawdzać w obecności podróżnego właściwości przedmiotów zabranych do wagonu osobowego, jeżeli istnieje uzasadnione podejrzenie co do przekroczenia postanowień § 1.

§ 3. — Wykraczający przeciw powyższym postanowieniom odpowiada za wszelką szkodę, powstałą wskutek naruszenia postanowień § 1 i podlega nadto karom, przewidzianym przez ustawy i przepisy.

Artykuł 15.

Zabieranie bagażu ręcznego i zwierząt do wagonów osobowych.

§ 1. — Podróżnym wolno zabrać ze sobą bezpłatnie do wagonów osobowych przedmioty łatwe do przenoszenia (bagaż ręczny), jeżeli nie sprzeciwiają się temu przepisy celne, podatkowe, skarbowe, policyjne lub przepisy innych władz administracyjnych i jeżeli te przedmioty nie mogą uszkodzić wagonu. Każdy podróżny ma dla swego bagażu ręcznego do rozporządzenia tylko przestrzeń nad i pod miejscem, które zajmuje.

§ 2. — Żywych zwierząt nie wolno zabierać do wagonów osobowych. Wolno jednak zabierać małe oswojone zwierzęta, zamknięte w klatkach, skrzynkach, koszach albo w innym odpowiednim opakowaniu, małe psy nawet nie zamknięte, jeżeli przepisy policyjne poszczególnych państw tego nie zabraniają, żaden z podróżnych nie sprzeciwia się temu, a zwierzęta te mogą być trzymane na kolanach lub umieszczone tak jak bagaż ręczny.

Taryfy lub rozkłady jazdy mogą zabraniać lub zezwalać na zabieranie zwierząt do pewnego rodzaju wagonów lub pociągów.

Taryfy postanawiają, czy i za jakie zwierzęta należy uiszczać opłatę za przewóz.

§ 3. — Nadzór nad bagażem ręcznym i zwierzętami, które podróżny zabiera ze sobą, należy do niego samego.

Artykuł 16.

Spóźnienia. Utrata połączeń. Odwołanie pociągów.

Jeżeli wskutek spóźnienia się pociągu utraciono połączenie z innym pociągiem lub jeżeli pociąg odwołano na całym lub częściowym jego przebiegu, a podróżny chce odbywać podróż w dalszym ciągu, kolej żelazna jest obowiązana w miarę możliwości przewieźć go z bagażem bez żadnej dopłaty pociągiem, który jedzie do tej samej stacji przeznaczenia tą samą linią lub

risés à prendre avec eux des munitions, sans dépasser la plus faible des limites fixées par les règlements en vigueur sur les territoires empruntés. Il est permis aux gardes accompagnant des prisonniers et voyageant avec ces derniers dans des voitures ou compartiments spéciaux de prendre avec eux des armes à feu chargées.

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

§ 3. — Le contrevenant est responsable de tout dommage résultant des infractions aux dispositions du § 1 et encourt, en outre, les peines prévues par les lois et règlements.

Article 15.

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

§ 1. — Les voyageurs sont autorisés à prendre gratuitement avec eux dans les voitures des objets faciles à porter (colis à la main), pourvu que les prescriptions de douane, d'octroi, fiscales ou de police ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas et que ces objets ne puissent endommager le matériel. Chaque voyageur ne dispose, pour ses colis à la main, que de l'espace situé au-dessus et au-dessous de la place qu'il occupe.

§ 2. — Les animaux vivants ne peuvent pas être introduits dans les voitures. Les petits animaux apprivoisés, enfermés dans des cages, caisses, paniers ou autres emballages appropriés, les petits chiens même non enfermés, sont cependant admis, pourvu que les prescriptions de police des différents Etats ne s'y opposent pas, qu'aucun voyageur n'y fasse objection et que ces animaux puissent être portés sur les genoux ou placés comme les colis à la main.

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

Les tarifs indiquent si et pour quels animaux une taxe de transport doit être payée.

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

Article 16.

Retards. Correspondances manquées. Suppressions de trains.

Lorsque, par suite du retard d'un train, la correspondance avec un autre train est manquée, ou lorsqu'un train est supprimé sur tout ou partie de son parcours, et que le voyageur veut continuer son voyage, le Chemin de fer est tenu de l'acheminer, avec ses bagages, dans la mesure du possible et sans aucune surtaxe, par un train se dirigeant vers la même destination

inną drogą, należącą do zarządów kolejowych pierwotnej drogi przejazdu, i który umożliwia podróżnemu przybycie do stacji przeznaczenia z mniejszym opóźnieniem. Zawiadawca stacji powinien, w danym razie, poświadczyć na bilecie, że podróżny utracił połączenie lub że odwołano pociąg, przedłużyć w granicach potrzeby czas ważności biletu i zaświadczyć bilet jako ważny na przejazd nową drogą, na wyższą klasę lub na pociąg o wyższej opłacie za przejazd. Kolej żelazna ma jednak prawo w taryfach lub w rozkładach jazdy wyłączyć pewne pociągi od korzystania z nich.

Rozdział II.

PRZEWÓZ BAGAŻU.

Artykuł 17.

Określenie bagażu. Przedmioty wyłączone od przewozu.

§ 1. — Za bagaż uważa się tylko przedmioty przeznaczone do użytku podróznego, umieszczone w kufrach, koszach, walizkach, trokach, pudłach, do kapeluszy i w innym opakowaniu tego rodzaju.

§ 2. — Ponadto dopuszcza się do przewozu jako bagaż następujące przedmioty, które, z wyjątkiem przedmiotów wymienionych pod literą d), mogą być nawet nieopakowane:

a) fotele dla chorych przenośne lub na kołach, fotele na kołach, poruszane przez samych chorych z silnikiem pomocniczym lub bez niego, leżaki;

b) wózki dziecięce;

c) kufrы z próbkami towarów;

d) instrumenty muzyczne przenośne w skrzyniach, futerałach lub w innym opakowaniu;

e) przedmioty służące do przedstawień artystów pod warunkiem, że ich stan, rozmiary i waga pozwalają na szybkie załadowanie i umieszczenie w wagonie bagażowym;

f) instrumenty miernicze długości do 4 metrów i ręczne narzędzia rzemieślnicze;

g) ręczne i sportowe saneczki jednomiejscowe i dwumiejscowe, narty, żagle łyżwiarskie oraz łodzie długości do 3 metrów;

h) rowery z silnikiem pomocniczym lub bez niego, jednomiejscowe motocykle z dodatkowym siedzeniem lub bez niego, pod warunkiem usunięcia przyborów dodatkowych.

Zbiorniki pojazdów mechanicznych mogą zawierać materiały pędne, jeżeli przewód do gaźnika (karburatora) jest zamknięty a gaźnik opróżniony pracą silnika.

par la même ligne ou par une autre route appartenant aux Administrations qui participent à l'itinéraire du transport primitif, de façon à lui permettre d'arriver à sa destination avec moins de retard. Le chef de station doit, s'il y a lieu, certifier sur le billet que la correspondance a été manquée ou le train supprimé, prolonger dans la mesure nécessaire la durée de validité, et le rendre valable pour la nouvelle route, pour une classe supérieure ou pour un train à taxes plus élevées. Le Chemin de fer est, toutefois, en droit de refuser l'utilisation de certains trains par voie de tarif ou d'horaire.

Chapitre II.

TRANSPORT DES BAGAGES.

Article 17.

Définition des bagages. Objets exclus du transport.

§ 1. — Ne sont considérés comme bagages que les objets, affectés à l'usage du voyageur, contenus dans des malles, paniers, valises, sacs de voyage, boîtes à chapeaux et autres emballages de ce genre.

§ 2. — Sont, en outre, admis au transport comme bagages, même non pourvus d'emballage, sauf le cas prévu à la lettre d):

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

b) les voitures d'enfants;

c) les malles d'échantillons de marchandises;

d) les instruments de musique portatifs en caisses, étuis ou autres enveloppes;

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

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

g) les luges à bras et luges de sport à une ou deux places, les skis, les voiles pour patineurs, ainsi que les embarcations longues de 3 mètres au maximum;

h) les vélocipèdes, avec ou sans moteur auxiliaire, les motocycles à une place, avec ou sans siège accessoire, à condition qu'ils soient démunis d'accessoires.

Les réservoirs des véhicules mus par des moteurs peuvent contenir de l'essence, à condition que la conduite d'essence au carburateur soit fermée et que celui-ci soit vidé par le fonctionnement du moteur.

Taryfy mogą ograniczyć ilość, rozmiary i wagę wyżej wymienionych przedmiotów, dopuszczonych do przewozu jako bagaż.

§ 3. — Inne przedmioty nie przeznaczone do użytku podróźnych, jak również zwierzęta w klatkach, dających dostateczne zabezpieczenie, mogą być przyjmowane jako bagaż, jeżeli taryfy na to pozwalają.

§ 4. — Wyłączone są od przewozu jako bagaż przedmioty, które według przepisów Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi (K. M. T.) są wyłączone od przewozu. Przedmioty, dopuszczone według postanowień wspomnianej Konwencji do przewozu warunkowo, są również wyłączone od przewozu jako bagaż.

Dopuszcza się jednak do przewozu jako bagaż filmy, opakowane stosownie do przepisów Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi (K. M. T.).

Artykuł 18.

Odpowiedzialność podróźnego za swój bagaż. Dopłaty.

§ 1. — Posiadacz kwitu bagażowego jest odpowiedzialny za zachowanie przepisów artykułu 17; ponosi on wszelkie następstwa za wykroczenie przeciwko tym przepisom.

§ 2. — W razie podejrzenia o wykroczenie kolej żelazna ma prawo sprawdzić, czy zawartość bagażu odpowiada przepisom. Posiadacza kwitu bagażowego wzywa się, aby był obecny przy sprawdzaniu; jeżeli się nie zjawi lub jeżeli nie można go odszukać, sprawdzenia należy dokonać w obecności dwóch świadków, nie należących do służby kolei żelaznej, chyba że ustawy lub przepisy, obowiązujące w państwie, gdzie odbywa się sprawdzanie, postanawiają inaczej. W razie stwierdzenia wykroczenia posiadacz kwitu bagażowego ponosi koszty, spowodowane sprawdzeniem.

§ 3. — W razie wykroczenia przeciw postanowieniom artykułu 17 § 4 posiadacz kwitu bagażowego powinien uiścić dopłatę niezależnie od różnicy w opłacie za przewóz, naprawienia, w danym razie, szkody i odpowiedzialności karnej.

Dopłatę należy uiścić za każdy kilogram wagi brutto przedmiotów wyłączonych od przewozu, licząc po 15 franków za kilogram, najmniej jednak 30 franków od każdej przesyłki, jeżeli przedmioty te są materiałami wyłączonymi od przewozu na podstawie artykułu 3 punkt 4 Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi lub jeżeli są zaliczone do klas I i II Załącznika I do wspomnianej Konwencji, we wszystkich zaś innych przypadkach po 5 franków za kilogram, najmniej jednak 10 franków od każdej przesyłki.

Jeżeli przepisy, obowiązujące w komunikacji wewnętrznej kolei żelaznej, na której wykry-

Les tarifs peuvent limiter la quantité, le volume et le poids des objets désignés ci-dessus admis au transport comme bagages.

§ 3. — D'autres objets non affectés à l'usage des voyageurs, ainsi que les animaux enfermés dans des cages présentant des garanties suffisantes, peuvent être acceptés comme bagages si les tarifs l'autorisent.

§ 4. — Sont exclus du transport comme bagages les objets qui, aux termes de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer (C. I. M.), sont exclus du transport. Ceux qui sont admis aux termes de cette même Convention sous certaines conditions sont également exclus du transport comme bagages.

Toutefois, les films emballés suivant les prescriptions de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer (C. I. M.) sont admis au transport comme bagages.

Article 18.

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

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

§ 2. — Le Chemin de fer a le droit, en cas de présomption de contravention, de vérifier si le contenu des bagages répond aux prescriptions. Le détenteur du bulletin est appelé à assister à la vérification; s'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint et à défaut d'autres 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. Si une infraction est constatée, les frais occasionnés par la vérification doivent être payés par le détenteur du bulletin de bagages.

§ 3. — En cas d'infraction aux dispositions du § 4 de l'article 17, le détenteur du bulletin de bagages doit payer une surtaxe sans préjudice du supplément de taxe et, s'il y a lieu, des indemnités pour le dommage ainsi que des sanctions pénales.

La surtaxe doit être payée par chaque kilogramme brut des objets exclus du transport, à raison de 15 francs, avec un minimum de perception de 30 francs, si ces objets comprennent des matières qui sont exclues du transport en vertu du 4^o de l'article 3 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer ou qui sont rangées dans les classes I et II de l'Annexe I à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer, et à raison de 5 francs, avec un minimum de perception de 10 francs, dans les autres cas.

Si les prescriptions en vigueur pour le trafic intérieur du Chemin de fer sur lequel la

to wykroczenie, przewidują w sumie dopłatę niższą, wówczas pobiera się tę niższą dopłatę.

Artykuł 19.

Opakowanie i stan bagażu.

§ 1. — Kolej żelazna może odmówić przyjęcia sztuk bagażu, których opakowanie jest niedostateczne lub których stan jest wadliwy albo które noszą widoczne ślady uszkodzenia. Jeżeli je mimo to przyjęto, kolej żelazna ma prawo umieścić w kwicie bagażowym uwagę o ich stanie. Przyjęcie przez podróżnego kwitu bagażowego, zawierającego taką uwagę, uważa się za dowód uznania przezeń takiego stanu bagażu.

§ 2. — Sztuki bagażu powinny być opatrzone w dostatecznie trwałe napisy, wskazujące nazwisko i adres podróżnego oraz stację przeznaczenia. Można odmówić przyjęcia sztuk, które nie mają takich napisów.

§ 3. — Dawne nalepki, adresy i inne napisy, odnoszące się do poprzednich przewozów, podróżny powinien usunąć lub uczynić je nieczytelnymi.

Artykuł 20.

Nadawanie i wysyłanie bagażu. Kwit bagażowy.

§ 1. — Bagaż można nadawać tylko za okazaniem biletu ważnego przynajmniej do stacji przeznaczenia bagażu i tylko drogą wskazaną na bilecie.

Jeżeli bilet jest ważny na kilka dróg lub jeżeli miejsce przeznaczenia obsługiwane jest przez kilka stacji, podróżny obowiązany jest wskazać wyraźnie drogę przewozu lub stację, do której bagaż należy wysłać. Kolej żelazna nie odpowiada za skutki, wynikłe z niezastosowania się podróżnego do tego przepisu.

Taryfy postanawiają, czy i pod jakimi warunkami bagaż może być dopuszczony do przewozu inną drogą, aniżeli wskazana na okazanym bilecie lub też bez okazania biletu. Jeżeli taryfy przewidują przyjmowanie bagażu do przewozu bez okazania biletu, to postanowienia Konwencji niniejszej, normujące prawa i obowiązki podróżnego, który jedzie ze swym bagażem, stosuje się również do nadawcy bagażu, nadanego do przewozu bez okazania biletu.

Jeżeli taryfy to przewidują, podróżny może w czasie ważności swego biletu nadać bagaż do przewozu albo bezpośrednio na całą drogę przejazdu od stacji wyjazdu do stacji przeznaczenia albo na dowolne odcinki całej drogi przejazdu pod warunkiem, że żaden odcinek tej drogi nie będzie użyty do przewozu więcej niż jeden raz.

§ 2. — Przy nadaniu bagażu należy podróżnemu wydać kwit bagażowy. Podróżny, przyjmując kwit bagażowy, obowiązany jest spraw-

contravention a été découverte donnent lieu à une surtaxe totale moins élevée, c'est cette dernière qui est perçue.

Article 19.

Emballage et conditionnement des bagages.

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

§ 2. — Les colis doivent porter, dans les conditions de fixité suffisantes, le nom et l'adresse du voyageur et la station de destination. Les colis qui ne portent pas ces indications peuvent être refusés.

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

Article 20.

Enregistrement et expédition des bagages.

Bulletin de bagages.

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

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

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

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

§ 2. — Lors de l'enregistrement des bagages, il est délivré un bulletin au voyageur. Le voyageur est tenu de s'assurer, à la réception

dzic, czy kwit został sporządzony odpowiednio do jego wskazówek. Opłatę za przewóz bagażu należy uiścić przy nadaniu.

§ 3. — Poza tym postępowanie przy nadawaniu bagażu określają przepisy, obowiązujące na stacji nadania.

§ 4. — Kwity bagażowe, wydawane dla przewozów międzynarodowych, powinny być sporządzane według wzoru, stanowiącego Załącznik I do Konwencji niniejszej.

§ 5. — Kwity bagażowe muszą zawierać następujące dane:

- a) stację nadania i przeznaczenia;
- b) drogę przewozu;
- c) dzień nadania i pociąg, na który bagaż nadano;
- d) ilość biletów, chyba że bagaż nadano do przewozu bez okazania biletu;

- e) ilość i wagę sztuk;
- f) opłatę za przewóz oraz, w danym razie, inne opłaty;

g) w danym razie, wyrażoną słowami kwotę wartości dostawy, deklarowanej stosownie do artykułu 35.

§ 6. — Taryfy lub umowy między kolejami żelaznymi określają język, w jakim należy drukować i wypełniać kwity bagażowe.

§ 7. — Taryfy mogą przewidywać specjalne przepisy dla przewozu rowerów i sprzętu sportowego.

§ 8. — Pod warunkami, zawartymi w przepisach, obowiązujących na stacji nadania, podróżny może wskazać pociąg, którym jego bagaż powinien być wysłany. Jeżeli podróżny nie skorzysta z tego prawa, bagaż przewozi się najbliższym odpowiednim pociągiem.

W razie gdy bagaż musi być przeładowany w drodze do innego pociągu, wówczas dalszy jego przewóz powinien się odbywać pociągiem skomunikowanym, jeżeli ten pociąg może być użyty do przewozu bagażu i jeżeli jest dosyć czasu na przeładowanie. W przeciwnym razie należy bagaż przewieźć najbliższym odpowiednim pociągiem.

Przewozu bagażu w sposób wyżej wskazany można dokonać tylko wówczas, gdy nie sprzeciwiają się temu formalności, wymagane na stacji nadania lub w drodze przez władze celne, podatkowe, skarbowe, policyjne i inne władze administracyjne.

Kolej żelazna może pewne pociągi lub pewne rodzaje pociągów wyłączyć od przewozu bagażu lub ograniczyć w nich przewóz bagażu.

Artykuł 21.

Wydawanie bagażu.

§ 1. — Bagaż wydaje się za zwrotem kwitu bagażowego. Kolej żelazna nie ma obowiązku

du bulletin, que celui-ci est établi conformément à ses indications. Le prix du transport des bagages doit être payé lors de l'enregistrement.

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

§ 4. — Les bulletins de bagages délivrés pour les transports internationaux doivent être établis sur le formulaire constituant l'Annexe I à la présente Convention.

§ 5. — Les mentions suivantes sont obligatoires sur les bulletins de bagages:

- a) l'indication des stations de départ et de destination;
- b) l'itinéraire;
- c) le jour de la remise et le train pour lequel a été effectuée cette remise;
- d) le nombre des billets, sauf si les bagages ont été remis au transport sans présentation d'un billet;

- e) le nombre et le poids des colis;
- f) le montant du prix de transport et des autres droits éventuels;

g) s'il y a lieu, le montant en toutes lettres de la somme représentant l'intérêt à la livraison, déclaré conformément à l'article 35.

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

§ 7. — Les tarifs peuvent prévoir des prescriptions spéciales pour le transport des vélocipèdes et des engins de sport.

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

Si les bagages doivent changer de train dans une gare de correspondance, le transport doit avoir lieu par le train en correspondance, si celui-ci peut être utilisé pour le transport des bagages et s'il existe le temps nécessaire au transbordement. Dans le cas contraire, l'acheminement doit avoir lieu par le plus prochain train approprié.

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

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

Article 21.

Livraison.

§ 1. — La livraison des bagages a lieu contre la remise du bulletin de bagages. Le

sprawdzać, czy posiadacz kwitu bagażowego jest uprawniony do odbioru.

§ 2. — Posiadacz kwitu bagażowego ma prawo żądać w stacji przeznaczenia wydania bagażu po przybyciu pociągu, którym bagaż powinien być przewieziony i po upływie czasu potrzebnego do przygotowania bagażu do wydania, a, w danym razie, również do załatwienia formalności celnych, podatkowych, skarbowych, policyjnych oraz wymaganych przez inne władze administracyjne.

§ 3. — W razie nieprzedstawienia kwitu bagażowego kolej żelazna obowiązana jest wydać bagaż tylko wówczas, gdy osoba, która żąda wydania, udowodni, że ma do niego prawo; jeżeli dowód ten będzie uznany za nie wystarczający, kolej żelazna może żądać zabezpieczenia.

§ 4. — Bagaż wydaje się na stacji, do której go nadano. Jeżeli jednak pozwalają na to okoliczności i nie sprzeciwiają się temu przepisy celne, podatkowe, skarbowe, policyjne lub inne przepisy administracyjne, bagaż może być na żądanie posiadacza kwitu bagażowego, zgłoszone we właściwym czasie, zwrócony na stacji nadania albo wydany na stacji pośredniej za zwrotem kwitu bagażowego, a jeżeli tego wymaga taryfa, za okazaniem nadto biletu.

§ 5. — Posiadacz kwitu bagażowego, któremu nie wydano bagażu stosownie do przepisów zawartych wyżej w § 2, może żądać stwierdzenia na kwicie bagażowym, w jakim dniu i o której godzinie żądał wydania bagażu.

§ 6. — Poza tym wydawanie bagażu podlega przepisom, obowiązującym na kolei żelaznej, mającej dokonać wydania.

Rozdział III.

PRZEPISY WSPÓLNE DLA PRZEWOZU OSÓB I BAGAŻU.

Artykuł 22.

Pociągi. Rozkłady jazdy. Wyciągi z taryf.

§ 1. — Do przewozu służą pociągi stałe przewidziane w rozkładach jazdy i pociągi uruchamiane w miarę potrzeby.

§ 2. — Koleje żelazne są obowiązane ogłaszać we właściwym czasie na stacjach rozkłady jazdy pociągów na swych liniach. Rozkłady te powinny wskazywać rodzaj pociągu, klasy wagonów i czas odejścia pociągów; dla ważniejszych stacji przejściowych i dla stacji końcowych powinny także wskazywać czas przybycia i ważniejsze połączenia pociągów.

Rozkłady jazdy, które straciły swą ważność, należy bezzwłocznie usuwać.

Chemin de fer n'est pas tenu de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

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

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

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

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

§ 6. — Pour le surplus, la livraison est soumise aux règles en vigueur sur le Chemin de fer chargé de la livraison.

Chapitre III.

DISPOSITIONS COMMUNES AUX TRANSPORTS DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES.

Article 22.

Trains. Horaires. Extraits de tarifs.

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

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

Les horaires qui ne sont plus en vigueur doivent être enlevés sans retard.

§ 3. — Na każdej stacji, otwartej dla ruchu międzynarodowego, podróżny powinien mieć możność wglądu do taryf lub do wyciągów z taryf, zawierających ceny biletów międzynarodowych tam sprzedawanych i odnośne opłaty za przewóz bagażu.

Artykuł 23.

Zasady obliczania opłat za przewóz. Taryfy.

§ 1. — Opłaty za przewóz oblicza się według taryf prawnie obowiązujących i należycie ogłoszonych w każdym państwie. Taryfy te muszą zawierać wszystkie dane, niezbędne do obliczenia opłat za przewóz i opłat dodatkowych, oraz, w danym razie, postanowienia o kursach przeliczenia.

Jednakże taryfy międzynarodowe muszą być ogłoszone w tych tylko państwach, których koleje uczestniczą w tych taryfach jako kolej wyjazdu (nadania) i przeznaczenia.

§ 2. — Taryfy powinny podawać specjalne warunki przewozu.

Taryfy muszą być stosowane jednakowo względem wszystkich; postanowienia ich obowiązują o tyle, o ile nie są sprzeczne z Konwencją niniejszą; w przeciwnym razie uważa się je za nieważne.

Bezpośrednie taryfy międzynarodowe oraz ich zmiany wchodzi w życie od daty wskazanej przy ich ogłoszeniu; podwyższenie tych taryf lub inne utrudnienia warunków przewozu, powinny być ogłoszone najmniej na osiem dni przed datą ich wprowadzenia.

Jeżeli wydaje się międzynarodowe bilety lub kwity bagażowe pomimo tego, że nie ma taryfy bezpośredniej a jedna z kolei żelaznych zmieni swoją taryfę, to zastosowania tej zmiany można domagać się od innych kolei żelaznych najwcześniej w osiem dni po otrzymaniu przez nie zawiadomienia o zmianie.

Taryfy, wprowadzone tylko na określony przeciąg czasu, tracą moc obowiązującą po upływie tego okresu.

Artykuł 24.

Zakaz umów odrębnych.

Każda odrębna umowa, mocą której jednemu lub większej liczbie podróżnych przyznano by zniżkę opłat, oznaczonych w taryfie, jest zakazana i nieważna.

Natomiast dozwolone są zniżki opłat należycie ogłoszone i dostępne w równej mierze dla wszystkich pod tymi samymi warunkami, jako też zniżki opłat dla przewozów na potrzeby kolei żelaznej, administracji publicznej lub na cele dobroczynne, wychowawcze i naukowe.

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

Article 23.

Bases pour le calcul des prix de transport. Tarifs.

§ 1. — Les prix de transport sont calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés dans chaque Etat. Ces tarifs doivent contenir toutes les indications nécessaires pour le calcul des prix de transport et des frais accessoires, et spécifier, le cas échéant, les conditions dans lesquelles il sera tenu compte du change.

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

§ 2. — Les tarifs doivent faire connaître les conditions spéciales aux transports.

Les tarifs doivent être appliqués à tous les intéressés d'une manière uniforme; leurs conditions sont valables, pourvu qu'elles ne soient pas contraires à la présente Convention; sinon, elles sont considérées comme nulles et non avenues.

Les tarifs directs internationaux et leurs modifications entrent en vigueur à la date indiquée lors de leur publication; en cas de relèvement de ces tarifs ou d'autres aggravations des conditions de transport, la publication devra précéder de huit jours au moins la date fixée pour la mise en vigueur.

S'il est délivré des billets ou des bulletins de bagages internationaux sans qu'il existe de tarif direct, et qu'un Chemin de fer apporte une modification à son tarif, l'application de cette modification ne peut être exigée des autres Chemins de fer que huit jours au plus tôt après que ces derniers en auront reçu l'avis.

Les tarifs établis seulement à titre temporaire cessent d'être en vigueur à l'expiration du délai fixé pour leur validité.

Article 24.

Interdiction de traités particuliers.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs voyageurs une réduction sur le prix des tarifs est formellement interdit et nul de plein droit.

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

Artykuł 25.

Formalności wymagane przez władze celne, podatkowe, skarbowe, policyjne i inne władze administracyjne.

Podróżny jest obowiązany zastosować się do przepisów władz celnych, podatkowych, skarbowych, policyjnych i do przepisów innych władz administracyjnych, tak o ile chodzi o jego osobę, jak i o rewizję jego bagażu nadanego i ręcznego. Podróżny powinien być obecny przy rewizji, chyba że przepisy dopuszczają wyjątki. Kolej żelazna nie bierze na siebie żadnej odpowiedzialności wobec podróżnego w razie niezastosowania się przez niego do tych obowiązków.

Artykuł 26.

Zwroty.

§ 1. — Jeżeli biletu, nie zużytkowano, można żądać zwrotu zapłaconej opłaty za przewóz z zastrzeżeniem potrąceń, wskazanych niżej w §§ 3 i 4.

§ 2. — Jeżeli bilet zużytkowano tylko częściowo z powodu śmierci, choroby lub wypadku, którego doznał podróżny, albo z powodu nie dającej się uniknąć innej przyczyny podobnego rodzaju, wówczas, z zastrzeżeniem potrąceń wskazanych w §§ 3 i 4, zwraca się różnicę między całą opłatą uiszczoną, a opłatą za dokonany przejazd, obliczoną według taryfy normalnej.

§ 3. — Wylacza się od zwrotu podatki, dopłaty za miejsca zamówione, koszty sporządzenia biletów książeczkowych i prowizje, zapłacone za sprzedaż biletów.

§ 4. — Z kwoty, podlegającej zwrotowi, potrąca się 10%, nie mniej jednak, niż 0,50 fr. i nie więcej niż 3 fr. od jednego biletu, jak również, w danym razie, koszty przesłania tej kwoty.

Potrącenia tego nie dokonywa się, jeżeli nieużytkowany bilet zwrócono jeszcze w dniu wydania w biurze, które go wydało.

§ 5. — Jeżeli podróżny zaniecha dalszej podróży wskutek tego, że odbywaniu jej zgodnie z rozkładem jazdy stanął na przeszkodzie bądź brak połączenia, spowodowany opóźnieniem pociągu, bądź odwołanie pociągu, bądź też przerwa ruchu, wówczas ma on prawo żądać od kolei zastosowania postanowień § 2, przy czym kolej żelazna nie może dokonywać potrąceń, przewidzianych w § 4.

§ 6. — Przy biletach o cenach zniżonych zwrotu dokonywa się tylko w przypadkach i w zakresie przewidzianym w § 5; biletów o cenach zniżonych, wydawanych dla dzieci zgodnie z artykułem 7 § 2 ustęp pierwszy, nie uważa się za bilety o cenach zniżonych w rozumieniu paragrafu niniejszego.

§ 7. — Opłat za bilety zagubione nie zwraca się.

Article 25.

Formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives.

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

Article 26.

Restitutions.

§ 1. — Lorsqu'un billet n'est pas utilisé, la restitution du prix payé peut être demandée, sous réserve des déductions mentionnées aux §§ 3 et 4 ci-après.

§ 2. — Lorsqu'un billet n'est utilisé que partiellement, par suite de la mort, de la maladie ou d'un accident survenu au voyageur, ou d'autres causes impérieuses de nature analogue, il est restitué, sous réserve des déductions mentionnées aux §§ 3 et 4, la différence entre le prix total payé et la taxe pour le parcours effectué, calculée sur la base du tarif normal.

§ 3. — Sont exclus de la restitution les impôts, les suppléments payés pour les places réservées, les frais de confection des billets en livrets et les commissions payées pour la vente des billets.

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

Cette déduction n'est pas opérée lorsqu'un billet resté inutilisé est restitué le jour même de l'émission au bureau qui l'a délivré.

§ 5. — Lorsqu'un voyageur, empêché de continuer son voyage conformément à l'horaire par suite d'un manque de correspondance provoqué par le retard d'un train, de la suppression d'un train ou de l'interruption du service, renonce à poursuivre sa route, il a le droit de demander l'application des dispositions du § 2, sans que le Chemin de fer puisse faire les déductions prévues au § 4.

§ 6. — Pour ce qui concerne les billets à prix réduit, la restitution n'est effectuée que dans les cas et avec les limitations prévus au § 5; les billets à prix réduit pour enfants établis en vertu du premier alinéa du § 2 de l'article 7 ne sont pas considérés comme billets à prix réduit au sens du présent paragraphe.

§ 7. — Aucune restitution n'est effectuée pour les billets perdus.

§ 8. — Jeżeli bagaż wycofano, zanim go wysłano ze stacji nadania, można domagać się zwrotu opłaty za przewóz.

Jeżeli bagaż wycofano na stacji pośredniej, opłatę zwraca się tylko w przypadkach i na warunkach, przewidzianych wyżej w §§ 2 i 5.

W obu przypadkach z kwoty, podlegającej zwrotowi, potrąca się 0,50 fr. od kwitu bagażowego, a w danym razie także podatki.

§ 9. — Taryfy mogą zawierać odmienne postanowienia, które nie powinny jednak przewidywać dla podróżnych pogorszenia warunków.

§ 10. — Wszelkie roszczenia o zwrot, oparte na postanowieniach §§ 1, 2, 5, 6 i 8 artykułu niniejszego oraz artykułu 13 wygasają, jeżeli nie zostały zgłoszone do kolei żelaznej w terminie sześciu miesięcy, liczonym dla biletów od upływu czasu ich ważności, a dla kwitów bagażowych od dnia ich wydania.

§ 11. — W razie nieprawidłowego zastosowania taryfy lub omyłki w obliczeniu opłat za przewóz albo innych opłat, nadpłatę lub niedobór należy wyrównać.

§ 12. — Nadpłaty stwierdzone przez kolej żelazną, jeżeli przewyższają 0,50 fr. od jednego biletu lub jednego kwitu bagażowego, należy, jeżeli to jest możliwe, podawać z urzędu osobie zainteresowanej do wiadomości i zwrócić możliwie najrychlej.

§ 13. — We wszystkich przypadkach, nie przewidzianych w artykule niniejszym, stosuje się przepisy wewnętrzne w braku odrębnych umów między kolejami żelaznymi.

Artykuł 27.

Spory.

Spory między podróżnymi, jak również spory między podróżnymi i personelem kolejowym, rozstrzyga tymczasowo na stacjach urzędnik nadzorczy, w drodze zaś kierownik pociągu.

TYTUŁ III.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ KOLEI ŻELAZNYCH. ROSZCZENIA O ODSZKODOWANIE.

Rozdział I.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ.

Artykuł 28.

Odpowiedzialność za przewóz podróżnych, bagażu ręcznego i zwierząt.

§ 1. — Odpowiedzialność kolei żelaznej za śmierć lub zranienie podróżnego wskutek wypadku z pociągiem, jak również za szkody, spowodowane opóźnieniem lub odwołaniem pociągu albo utratą połączenia, określają ustawy

§ 8. — Si des bagages sont retirés avant qu'ils aient quitté la station expéditrice, la restitution du prix du transport peut être demandée.

Si les bagages sont retirés à une station intermédiaire, la restitution n'est effectuée que dans les cas et suivant les dispositions des §§ 2 et 5 ci-dessus.

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

§ 9. — Les tarifs peuvent contenir des dispositions différentes, pourvu qu'elles ne constituent pas une aggravation pour les voyageurs.

§ 10. — Toute demande de restitution fondée sur les dispositions des §§ 1, 2, 5, 6 et 8 du présent article, ainsi que de l'article 13, est éteinte si elle n'a pas été présentée au Chemin de fer dans un délai de six mois, compté, pour les billets, à partir de l'expiration de leur validité, pour les bulletins de bagages, à partir du jour de leur émission.

§ 11. — En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur dans la détermination des frais de transport et des frais divers, la différence en plus ou en moins devra être remboursée.

§ 12. — Les différences en plus constatées par le Chemin de fer doivent être si possible portées d'office à la connaissance de l'intéressé lorsqu'elles dépassent 0 fr. 50 par chaque billet ou par chaque bulletin de bagages, et le règlement doit en être opéré le plus tôt possible.

§ 13. — Dans tous les cas non prévus dans le présent article et à défaut d'ententes particulières entre les Chemins de fer, les règlements intérieurs sont applicables.

Article 27.

Contestations.

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

TITRE III.

RESPONSABILITÉ DES CHEMINS DE FER. ACTIONS.

Chapitre premier.

RESPONSABILITÉ.

Article 28.

Responsabilité pour le transport des voyageurs, des colis à la main et des animaux.

§ 1. — La responsabilité du Chemin de fer, pour la mort d'un voyageur ou pour les blessures résultant d'un accident de train, ainsi que pour les dommages causés par le retard ou la suppression d'un train ou par le manque

i przepisy państwa, gdzie zdarzenie zaszło. W takich przypadkach nie stosuje się podanych niżej przepisów tytułu niniejszego.

§ 2. — Za bagaż ręczny i zwierzęta, nad którymi nadzór należy w myśl artykułu 15 § 3 do podróznego, kolej żelazna odpowiada tylko wówczas, jeżeli szkoda powstała skutkiem jej winy.

§ 3. — W takich przypadkach nie istnieje współodpowiedzialność kolei żelaznych.

Artykuł 29.

Współodpowiedzialność kolei żelaznych za bagaż.

§ 1. — Kolej żelazna, która przyjęła do przewozu bagaż, wydając międzynarodowy kwit bagażowy, odpowiada za wykonanie przewozu na całej drodze aż do wydania.

§ 2. — Każda następna kolej żelazna przez samo przyjęcie bagażu uczestniczy w umowie o przewóz i przyjmuje obowiązki stąd wynikające; nie narusza to jednak postanowień artykułu 42 § 2, dotyczących kolei przeznaczenia.

Artykuł 30.

Rozmiar odpowiedzialności.

§ 1. — Kolej żelazna odpowiada pod warunkami, określonymi w rozdziale niniejszym, za opóźnione wydanie oraz za szkodę, powstałą wskutek całkowitego lub częściowego zaginięcia bagażu, albo wskutek jego uszkodzenia w czasie od przyjęcia do przewozu aż do wydania.

§ 2. — Kolej żelazna jest zwolniona od tej odpowiedzialności w przypadku całkowitego lub częściowego zaginięcia albo uszkodzenia bagażu, jeżeli udowodni, że szkoda powstała z winy podróznego, z powodu wady własnej bagażu lub skutkiem siły wyższej.

Kolej nie odpowiada za szkodę, powstałą z powodu szczególnej naturalnej właściwości bagażu, wadliwego opakowania lub z tego powodu, że przedmioty, wyłączone od przewozu, zostały mimo to nadane jako bagaż.

Jeżeli z okoliczności danego przypadku wynika, że szkoda mogła powstać z powodu niebezpieczeństwa, wynikającego ze szczególnej naturalnej właściwości bagażu lub z wadliwego opakowania albo z tego powodu, że bagaż zawierał przedmioty, wyłączone od przewozu jako bagaż, istnieje domniemanie, że szkoda powstała rzeczywiście z jednej z tych przyczyn, dopóki osoba uprawniona nie udowodni, że tak nie było.

§ 3. — Kolej żelazna jest zwolniona od odpowiedzialności za opóźnione wydanie, jeżeli udowodni, że opóźnienie to spowodowały okoliczności, których nie mogła uniknąć i którym nie mogła zapobiec.

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

§ 2. — Le Chemin de fer n'est responsable, en ce qui concerne les colis à la main et les animaux dont la surveillance incombe au voyageur en vertu du § 3 de l'article 15, que des dommages causés par sa faute.

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

Article 29.

Responsabilité collective des Chemins de fer pour les bagages.

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

§ 2. — Chaque Chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge des bagages, participe au contrat de transport et accepte les obligations qui en résultent, sans préjudice des dispositions du § 2 de l'article 42, concernant le Chemin de fer destinataire.

Article 30.

Etendue de la responsabilité.

§ 1. — Le Chemin de fer est responsable, dans les conditions déterminées au présent chapitre, du retard à la livraison, du dommage résultant de la perte totale ou partielle des bagages ainsi que des avaries qu'ils subissent, à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison.

§ 2. — Il est déchargé de cette responsabilité, en cas de perte totale ou partielle ou d'avarie des bagages, s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute du voyageur, un vice propre des bagages ou un cas de force majeure.

Il n'est pas responsable du dommage résultant de la nature particulière du bagage, d'un vice de l'emballage ou du fait que des objets exclus du transport ont été néanmoins expédiés comme bagages.

Lorsque, eu égard aux circonstances de fait, le dommage a pu résulter d'un risque inhérent, soit à la nature particulière du bagage, soit à un vice de l'emballage, soit au fait qu'il contenait des objets dont le transport comme bagages est interdit, il y a présomption qu'il résulte réellement de l'une de ces causes, à moins que l'ayant droit n'ait fait la preuve qu'il n'en résulte pas.

§ 3. — Il est également déchargé de la responsabilité pour le retard à la livraison, s'il prouve que ce retard a eu pour cause des circonstances que le Chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier.

Artykuł 31.

Wysokość odszkodowania za całkowite lub częściowe zaginięcie bagażu.

Jeżeli na podstawie postanowień Konwencji niniejszej kolej żelazna obowiązana jest zapłacić odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie bagażu, wówczas można żądać:

a) jeżeli udowodniono wysokość szkody: odszkodowania w tej wysokości, najwyżej jednak po 40 franków za każdy brakujący kilogram wagi brutto;

b) jeżeli wysokości szkody nie udowodniono:

kwoty ryczałtowej, licząc po 20 franków za każdy brakujący kilogram wagi brutto.

Nadto należy zwrócić opłatę za przewóz, cło i inne kwoty, zapłacone w związku z przewozem zaginionego bagażu, jednak bez jakiegokolwiek dalszego odszkodowania.

Wyższego odszkodowania można żądać tylko w przypadku deklarowania wartości dostawy stosownie do artykułu 35 § 4 oraz w przypadku złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa kolei żelaznej stosownie do przepisów artykułu 36.

Artykuł 32.

Domniemane zaginięcie bagażu. Odnalezienie bagażu.

§ 1. — Brakującą sztukę bagażu uważa się za zaginioną po upływie czternastego dnia po dniu, w którym zażądano jej wydania.

§ 2. — Jeżeli sztuka bagażu, uważana za zaginioną, zostanie odnaleziona w ciągu roku od zażądania jej wydania, kolej żelazna jest obowiązana zawiadomić o tym podróżnego, jeżeli jego miejsce zamieszkania jest znane lub można je ustalić.

§ 3. — W ciągu trzydziestu dni po otrzymaniu tego zawiadomienia podróżny może żądać, aby odnalezioną sztukę bagażu wydano mu na jednej ze stacji drogi przewozu; w tym przypadku powinien on zapłacić tylko samą opłatę za przewóz bagażu od stacji nadania do stacji, na której nastąpiło wydanie, jak również zwrócić otrzymane odszkodowanie z wyjątkiem opłaty za przewóz, jeżeli ją zwrócono w tym odszkodowaniu; podróżny nie traci prawa do odszkodowania za opóźnione wydanie, przewidzianego w artykule 34 i, w danym razie, w artykule 35 § 3.

§ 4. — Jeżeli odnalezionej sztuki bagażu nie zażądano w terminie trzydziestodniowym, przewidzianym powyżej w § 3, lub jeżeli odnaleziono ją dopiero po upływie roku od zażądania wydania, kolej żelazna może rozporządzać nią zgodnie z ustawami i przepisami państwa, do którego przynależy.

Article 31.

Montant de l'indemnité en cas de perte totale ou partielle des bagages.

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

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

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

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

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

Une indemnité plus élevée ne peut être réclamée qu'en cas de déclaration d'intérêt à la livraison, conformément au § 4 de l'article 35, et qu'en cas de dol ou de faute lourde du Chemin de fer, conformément à l'article 36.

Article 32.

Présomption de perte des bagages. Cas où ils sont retrouvés.

§ 1. — Un colis manquant est considéré comme perdu à partir de l'expiration du quatorzième jour qui suit celui où la demande de livraison a été faite.

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

§ 3. — Dans le délai de trente jours après avoir reçu cet avis, le voyageur peut exiger que le colis lui soit livré à l'une des stations du parcours, contre paiement du seul prix du transport depuis la gare d'expédition jusqu'à celle où a lieu la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite éventuellement du prix de transport qui aurait été compris dans cette indemnité et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard prévue à l'article 34 et s'il y a lieu au § 3 de l'article 35.

§ 4. — Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai de trente jours prévu au § 3 ci-dessus ou si le colis n'est retrouvé que plus d'un an après la demande de livraison, le Chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève.

Artykuł 33.

Wysokość odszkodowania w razie uszkodzenia bagażu.

W razie uszkodzenia bagażu kolej żelazna obowiązana jest zapłacić, bez dalszego odszkodowania, kwotę, o którą obniżyła się wartość bagażu. Wyższego odszkodowania można żądać tylko w przypadku deklarowania wartości dostawy stosownie do przepisów artykułu 35 § 4 oraz w przypadku złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa kolei żelaznej stosownie do artykułu 36.

Odszkodowanie nie może jednak przewyższać:

a) jeżeli cała przesyłka doznała obniżenia wartości przez uszkodzenie, kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia całej przesyłki;

b) jeżeli tylko część bagażu doznała obniżenia wartości przez uszkodzenie, kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia części, która doznała obniżenia wartości.

Artykuł 34.

Wysokość odszkodowania za opóźnione wydanie bagażu.

§ 1. — W razie opóźnionego wydania, jeżeli podróżny nie udowodni, że wskutek tego opóźnienia powstała szkoda, kolej żelazna jest obowiązana zapłacić odszkodowanie w wysokości 20 centymów za każdy kilogram wagi brutto bagażu, wydanego z opóźnieniem i za każde zaczęte 24 godziny, licząc od chwili, kiedy zażądano wydania, najwyżej jednak za dni 14.

§ 2. — Jeżeli udowodniono, że wskutek opóźnienia wynikła szkoda, należy zapłacić za nią odszkodowanie, które nie może przewyższać czterokrotnego ryczałtowego odszkodowania, określonego w § 1 artykułu niniejszego.

§ 3. — Odszkodowania przewidziane w §§ 1 i 2 artykułu niniejszego nie będą przyznawane obok odszkodowań, które mają być wypłacone za całkowite zaginięcie bagażu.

W razie częściowego zaginięcia należy odszkodowania te zapłacić, w danym razie, tylko za część niezaginioną.

W razie uszkodzenia przyznaje się, w danym razie, te odszkodowania obok odszkodowania przewidzianego w artykule 33.

Odszkodowania, przewidziane w §§ 1 i 2, łącznie z odszkodowaniami przewidzianymi w artykułach 31 i 33, nie mogą w żadnym razie wynosić więcej, niż odszkodowanie za całkowite zaginięcie bagażu.

Artykuł 35.

Deklarowanie wartości dostawy.

§ 1. — Przy każdej przesyłce bagażu można podać deklarację wartości dostawy, którą należy wpisać do kwitu bagażowego.

Article 33.

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

En cas d'avarie, le Chemin de fer doit payer le montant de la dépréciation subie par les bagages, sans autres dommages-intérêts. Une indemnité plus élevée ne peut être réclamée qu'en cas d'intérêt à la livraison, conformément au § 4 de l'article 35, et qu'en cas de dol ou de faute lourde du Chemin de fer, conformément à l'article 36.

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser:

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

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

Article 34.

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

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

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

§ 3. — Les indemnités prévues aux deux paragraphes qui précèdent ne peuvent pas se cumuler avec celles qui seraient dues pour perte totale des bagages.

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

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

Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux paragraphes 1 et 2 avec celles qui sont 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 des bagages.

Article 35.

Déclaration d'intérêt à la livraison.

§ 1. — Tout transport de bagages peut faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison inscrite dans le bulletin de bagages.

Jeżeli taryfy nie zawierają odmiennego przepisu, kwota deklarowanej wartości powinna być podana w walucie państwa nadania.

§ 2. — W tym przypadku pobiera się za każde zaczęte 10 kilometrów osobną opłatę w stosunku jednej dziesięciotysięcznej deklarowanej kwoty.

Taryfy mogą zniżyć tę opłatę i określić minimum należności.

§ 3. — W razie deklarowania wartości dostawy można żądać za opóźnione wydanie:

a) jeżeli nie udowodniono, że wskutek tego opóźnienia wynikła szkoda, 0,40 franka za każdy kilogram wagi brutto bagażu, wydanego z opóźnieniem i za każde zaczęte 24 godziny, licząc od chwili żądania wydania, najwyżej za dni 14, ogółem jednak nie więcej niż kwota deklarowanej wartości dostawy;

b) jeżeli udowodniono, że wskutek opóźnienia wynikła szkoda, odszkodowania do wysokości deklarowanej kwoty wartości dostawy.

Jeżeli wysokość deklarowanej kwoty jest niższa od odszkodowań, przewidzianych w artykule 34, wówczas można żądać tych odszkodowań zamiast odszkodowań, przewidzianych pod literami a) i b) paragrafu niniejszego.

§ 4. — W razie całkowitego lub częściowego zaginięcia albo uszkodzenia bagażu, którego wartość dostawy deklarowano, można żądać:

a) odszkodowań przewidzianych w artykułach 31 i 33, a nadto

b) wynagrodzenia za udowodnioną dalszą szkodę do wysokości kwoty deklarowanej wartości.

§ 5. — Jeżeli zdarzy się jednocześnie uszkodzenie lub częściowe zaginięcie bagażu oraz opóźnione wydanie, to odszkodowania należne w myśl §§ 3 i 4 b) będą płacone tylko do wysokości kwoty deklarowanej wartości dostawy.

Artykuł 36.

Wysokość odszkodowania w razie złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa ze strony kolei żelaznej.

We wszystkich przypadkach, w których całkowite albo częściowe zaginięcie, uszkodzenie albo opóźnione wydanie bagażu wynikło wskutek złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa kolei żelaznej, należy wypłacić podróżnemu pełne odszkodowanie za udowodnioną szkodę do podwójnej wysokości kwot maksymalnych, przewidzianych w artykułach 31, 33, 34 i 35.

Artykuł 37.

Oprocentowanie odszkodowania.

Podróżny może żądać odsetek w stosunku sześciu od sta od sumy odszkodowania przyznanego mu z jednego kwitu bagażowego, jeżeli odszkodowanie to przewyższa dziesięć franków.

A défaut d'indication contraire dans les tarifs, le montant de l'intérêt déclaré doit être indiqué dans la monnaie de l'Etat de départ.

§ 2. — Dans ce cas, il est perçu une taxe supplémentaire d'un dixième pour mille de la somme déclarée, par fraction indivisible de 10 kilomètres.

Les tarifs peuvent réduire ces taxes et fixer un minimum de perception.

§ 3. — S'il y a eu déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé, en cas de retard:

a) s'il n'est pas prouvé qu'un dommage soit résulté de ce retard et dans les limites de l'intérêt déclaré, 0 fr. 40 par kilogramme de poids brut de bagages livrés en retard et par fraction indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, avec maximum de quatorze jours;

b) si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard, une indemnité pouvant s'élever jusqu'au montant de l'intérêt déclaré.

Lorsque le montant de l'intérêt déclaré est inférieur aux indemnités prévues à l'article 34, celles-ci peuvent être réclamées au lieu des indemnités prévues sous les lettres a) et b) du présent paragraphe.

§ 4. — En cas de perte totale ou partielle ou d'avarie des bagages ayant fait l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé:

a) les indemnités prévues aux articles 31 et 33 et, en outre,

b) le remboursement du dommage supplémentaire prouvé, jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt déclaré.

§ 5. — S'il existe simultanément avarie ou perte partielle des bagages et retard à la livraison, les indemnités dues en vertu des §§ 3 et 4 b) ne sont payées que jusqu'à concurrence du montant déclaré comme intérêt à la livraison.

Article 36.

Indemnité en cas de dol ou de faute lourde imputable au Chemin de fer.

Dans tous les cas où la perte totale ou partielle, l'avarie ou le retard des bagages a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au Chemin de fer, le voyageur doit être complètement indemnisé pour le préjudice prouvé jusqu'à concurrence du double des maxima prévus aux articles 31, 33, 34 et 35.

Article 37.

Intérêts de l'indemnité.

Le voyageur peut demander des intérêts à raison de six pour cent de l'indemnité allouée sur un bulletin de bagages lorsque cette indemnité dépasse dix francs.

Odsetki te liczą się od dnia wniesienia reklamacji, przewidzianej w artykule 40, lub jeżeli reklamacji nie zgłoszono, od dnia wniesienia powództwa sądowego.

Artykuł 38.

Zwrot odszkodowań.

Każde niesłusznie otrzymane odszkodowanie należy zwrócić.

W razie oszustwa, niezależnie od skutków sądowo-karnych, kolej żelazna ma nadto prawo żądać zapłacenia kwoty równej tej, którą niesłusznie wypłaciła.

Artykuł 39.

Odpowiedzialność kolei żelaznej za swoich pracowników.

Kolej żelazna odpowiada za swoich pracowników oraz za inne osoby, którymi się posługuje przy wykonywaniu przyjętego na siebie przewozu.

Jeżeli jednak pracownicy kolei żelaznej na żądanie podróżnego oddają usługi, do których kolej żelazna nie jest obowiązana, uważa się ich za działających na rachunek podróżnego, któremu oddają te usługi.

R o z d z i a ł I I.

REKLAMACJE ADMINISTRACYJNE. POWÓDZTWA, POSTĘPOWANIE I PRZEDAWNIENIE W RAZIE SPORÓW WYNIKŁYCH Z UMOWY O PRZEWÓZ.

Artykuł 40.

Reklamacje administracyjne.

§ 1. — Reklamacje administracyjne, wynikłe z umowy o przewóz, należy wnosić na piśmie do kolei żelaznej, wskazanej w artykule 42.

§ 2. — Prawo wnoszenia reklamacji służy tym osobom, które mają prawo wytoczenia powództwa przeciwko kolei żelaznej na podstawie artykułu 41.

§ 3. — Bilety, kwity bagażowe i inne dokumenty, które osoba uprawniona uważa za potrzebne dołączyć do reklamacji, należy przedstawić w oryginałach albo w odpisach, które muszą być na żądanie kolei żelaznej należycie uwierzytelnione.

Załatwiając reklamację ostatecznie, kolej żelazna może żądać zwrotu biletów lub kwitów bagażowych.

Artykuł 41.

Osoby uprawnione do wytoczenia powództwa przeciwko kolei żelaznej.

Prawo wytoczenia powództwa przeciwko kolei żelaznej z tytułu umowy o przewóz służy osobie, która przedstawi, zależnie od okolicz-

Ces intérêts courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 40 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

Article 38.

Restitution des indemnités.

Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

En cas de fraude, le Chemin de fer a droit en outre au versement d'une somme égale à celle qu'il a payée indûment, sans préjudice des sanctions pénales.

Article 39.

Responsabilité du Chemin de fer pour ses agents.

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

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

Chapitre II.

RÉCLAMATIONS ADMINISTRATIVES. ACTIONS, PROCÉDURE ET PRESCRIPTION EN CAS DE LITIGES NÉS DU CONTRAT DE TRANSPORT.

Article 40.

Réclamations administratives.

§ 1. — Les réclamations administratives fondées sur le contrat de transport doivent être adressées par écrit au Chemin de fer désigné à l'article 42.

§ 2. — Le droit de présenter la réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le Chemin de fer en vertu de l'article 41.

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

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

Article 41.

Personnes qui peuvent exercer le droit d'action contre le Chemin de fer.

L'action contre le Chemin de fer qui naît du contrat de transport n'appartient qu'à la personne qui produit le billet ou le bulletin de ba-

ności, bilet lub kwit bagażowy lub w razie ich braku udowodni swoje uprawnienie w inny sposób.

Artykuł 42.

Koleje żelazne, przeciwko którym można wytoczyć powództwo. Właściwość.

§ 1. — Powództwo o zwrot kwoty zapłaconej z tytułu umowy o przewóz można wytoczyć przeciwko kolei żelaznej, która pobrała tę kwotę, albo przeciwko kolei, na rzecz której pobrano za wysoką kwotę.

§ 2. — Inne powództwa z umowy o przewóz można wytaczać tylko przeciwko kolei wyjazdu (nadania), kolei przeznaczenia lub przeciwko tej kolei żelaznej, na której zaszło zdarzenie, uzasadniające roszczenie.

Powództwo można wytoczyć przeciwko kolei przeznaczenia nawet wówczas, gdy ta kolej nie otrzymała bagażu.

Powód ma prawo wyboru między wymienionymi kolejami żelaznymi; prawo wyboru wygasa z chwilą wniesienia pozwu.

§ 3. — Powództwo można wytoczyć tylko przed właściwym sądem tego państwa, do którego przynależy pozwana kolej żelazna, jeżeli umowy między państwami lub dokumenty koncesyjne nie zawierają odmiennych postanowień.

Jeżeli jedno przedsiębiorstwo kolejowe eksploatuje w różnych państwach samodzielne sieci kolejowe, każda z tych sieci uważa się w rozumieniu paragrafu niniejszego za oddzielną kolej żelazną.

§ 4. — Przeciwko innej kolei żelaznej, niż wskazane w §§ 1 i 2, można podnieść roszczenia w drodze powództwa wzajemnego lub zarzutu, jeżeli wynikają one z tej samej umowy o przewóz, co powództwo główne.

§ 5. — Postanowienia artykułu niniejszego nie dotyczą wzajemnych roszczeń zwrotnych kolei żelaznych, unormowanych w rozdziale III tytułu niniejszego.

Artykuł 43.

Stwierdzenie częściowego zaginięcia lub uszkodzenia bagażu.

§ 1. — Jeżeli kolej żelazna spostrzeże lub przypuszcza albo też jeżeli podróżny twierdzi, że bagaż częściowo zaginął lub został uszkodzony, kolej żelazna obowiązana jest niezwłocznie, o ile możliwości w obecności podróżnego, stwierdzić protokolarnie stan i wagę bagażu oraz, jeżeli to jest możliwe, wysokość przyczynę, oraz czas powstania szkody.

Odpis tego protokołu powinien być wydany podróżnemu bezpłatnie na jego żądanie.

§ 2. — Jeżeli podróżny nie uznaje tego, co stwierdzono w protokole, może on żądać ustale-

gages, suivant le cas, ou qui, à défaut, justifie de son droit.

Article 42.

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

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

Dans les cas où le Chemin de fer destinataire n'a pas reçu les bagages, il peut néanmoins être actionné.

Le demandeur a le choix entre lesdits Chemins de fer; l'action intentée, le droit d'option est éteint.

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

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

§ 4. — L'action peut être formée contre un Chemin de fer autre que ceux qui sont désignés aux §§ 1 et 2 ci-dessus, 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.

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

Article 43.

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

§ 1. — Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le Chemin de fer ou alléguée par le voyageur, le Chemin de fer est tenu de faire dresser, sans délai et si possible en présence de ce voyageur, un procès-verbal constatant l'état et le poids des bagages et, autant que possible, le montant du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Une copie de ce procès-verbal doit être remise gratuitement au voyageur sur sa demande.

§ 2. — Lorsque le voyageur n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut de-

nia w drodze sądowej stanu i wagi bagażu, jak również przyczyny i wysokości szkody zgodnie z ustawami i przepisami państwa, w którym odbywa się ustalenie sądowe.

§ 3. — W razie zaginięcia sztuk bagażu podróżny, dla ułatwienia kolei poszukiwania, obowiązany jest dać możliwie dokładny opis zaginionych sztuk.

Artykuł 44.

Wygaśnięcie roszczeń przeciwko kolei żelaznej z tytułu umowy o przewóz bagażu.

§ 1. — Z chwilą odebrania bagażu wygasają z tytułu umowy o przewóz wszelkie roszczenia przeciwko kolei żelaznej.

§ 2. — Nie wygasają jednak:

1. roszczenia o odszkodowanie, jeżeli podróżny udowodni, że szkoda wynikła wskutek złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa kolei żelaznej;

2. roszczenia z tytułu opóźnionego wydania, jeżeli zgłoszono je jednej z kolei żelaznych, wymienionych w artykule 42 § 2, w ciągu 21 dni, nie wliczając dnia odbioru;

3. roszczenia o odszkodowanie z powodu częściowego zaginięcia lub uszkodzenia:

a) jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie zostało stwierdzone zgodnie z artykułem 43 przed odbiorem bagażu przez podróżnego;

b) jeżeli tylko z winy kolei żelaznej zaniedbano stwierdzenia szkody, którego należało dokonać stosownie do artykułu 43;

4. roszczenia o naprawienie szkód, nie dających się z zewnątrz zauważyć, które stwierdzono dopiero po odebraniu bagażu, ale tylko pod następującymi warunkami:

a) że kolej żelazna nie wyraziła wobec podróżnego gotowości sprawdzenia stanu bagażu na stacji przeznaczenia;

b) że z żądaniem stwierdzenia szkody, zgodnie z artykułem 43, wystąpiono natychmiast po jej wykryciu, najpóźniej jednak w ciągu trzech dni po dniu odebrania bagażu;

c) że podróżny udowodni, iż szkoda powstała w czasie między przyjęciem bagażu do przewozu a jego wydaniem.

5. roszczenia o zwrot zapłaconych kwot.

§ 3. — Podróżny może odmówić przyjęcia bagażu dopóki nie zostanie uwzględnione jego żądanie, by stwierdzono szkodę, istniejącą według jego zdania.

Zastrzeżenia, uczynione przy przyjęciu bagażu, nie mają znaczenia, jeżeli kolej żelazna ich nie uznała.

§ 4. — Jeżeli przy wydawaniu okaże się brak niektórych sztuk, wymienionych w kwicie bagażowym, podróżny może przed odebraniem

mander la constatation judiciaire de l'état et du poids des bagages ainsi que des causes et du montant du dommage, conformément aux lois et règlements de l'Etat où la constatation judiciaire a lieu.

§ 3. — Dans le cas de perte de colis, le voyageur est tenu, pour faciliter les recherches du Chemin de fer, de donner la description aussi exacte que possible des colis perdus.

Article 44.

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

§ 1. — La réception des bagages éteint, contre le Chemin de fer, toute action provenant du contrat de transport.

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

1^o si le voyageur fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au Chemin de fer;

2^o en cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à l'un des Chemins de fer désignés par le § 2 de l'article 42, dans un délai ne dépassant pas vingt et un jours non compris celui de la réception;

3^o en cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie:

a) si la perte ou l'avarie a été constatée avant la réception des bagages par le voyageur conformément à l'article 43;

b) si la constatation, qui aurait dû être faite conformément à l'article 43, n'a été omise que par la faute du Chemin de fer;

4^o en cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence est constatée après la réception, à la condition:

a) que la vérification des bagages à la station d'arrivée n'ait pas été offerte par le Chemin de fer au voyageur;

b) que la demande de constatation conformément à l'article 43 soit faite immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent celui de la réception;

c) que le voyageur fasse la preuve que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre l'acceptation au transport et la livraison;

5^o lorsque l'action a pour objet la restitution de sommes payées.

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

Les réserves qu'il ferait, tout en retirant les bagages, ne seraient d'aucun effet, à moins d'être acceptées par le Chemin de fer.

§ 4. — Si une partie des colis mentionnés dans le bulletin de bagages manque lors de la livraison, le voyageur peut exiger, avant de

reszty sztuk żądać, aby kolej żelazna wydała mu o tym zaświadczenie.

§ 5. — Odpowiedzialność kolei żelaznej za całkowite zaginięcie wygasa, jeżeli na stacji przeznaczenia nie zażądano wydania bagażu w ciągu sześciu miesięcy po przybyciu pociągu, którym bagaż powinien był być przewieziony, co nie zwalnia kolei żelaznej od obowiązku zawiadomienia podróżnego w każdym czasie o odnalezieniu bagażu, jeżeli bagaż ten zawiera wskazówki potrzebne do ustalenia adresu podróżnego.

Artykuł 45.

Przedawnienie roszczeń z tytułu umowy o przewóz.

§ 1. — Roszczenia z tytułu umowy o przewóz przedawniają się z upływem roku, jeżeli należność nie została już ustalona przez uznanie, ugodę lub wyrok sądowy.

Termin przedawnienia wynosi natomiast trzy lata, jeżeli chodzi o roszczenia z tytułu szkody, spowodowanej złym zamiarem, lub z tytułu oszustwa, o którym mowa w artykule 38.

§ 2. — Przedawnienie biegnie:

a) dla roszczeń o odszkodowanie w przypadku częściowego zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnionego wydania — od dnia wydania;

b) dla roszczeń o odszkodowanie w przypadku całkowitego zaginięcia — od dnia, w którym wydanie powinno było nastąpić;

c) dla roszczeń o zapłatę lub zwrot opłat za przewóz, opłat dodatkowych lub dopłat albo o sprostowanie w razie niewłaściwego zastosowania taryfy lub błędu w obliczeniu — od dnia zapłaty opłat za przewóz, opłat dodatkowych lub dopłat, jeżeli zaś zapłaty nie było — od dnia, w którym powinna ona była nastąpić;

d) dla roszczeń o uiszczenie dopłaty, żądanej przez władzę celną, — od dnia, w którym władza celna wystąpiła z takim żądaniem;

e) dla innych roszczeń, dotyczących przewozu podróżnych, — od dnia wygaśnięcia ważności biletu.

Dnia wskazanego jako początek terminu przedawnienia nie wlicza się w żadnym razie do tego terminu.

§ 3. — Bieg przedawnienia zawiesza się w razie wniesienia do kolei żelaznej pisemnej reklamacji stosownie do artykułu 40. Przedawnienie zaczyna biec w dalszym ciągu od dnia, w którym kolej żelazna udzieliła na piśmie odmownej odpowiedzi i zwróciła załączone do reklamacji dokumenty. Obowiązek udowodnienia, że reklamację wniesiono lub że udzielono na nią odpowiedzi i zwrócono dokumenty, ciąży na tym, kto się na te fakty powołuje.

retirer les autres, que le Chemin de fer lui délivre une attestation à ce sujet.

§ 5. — La responsabilité pour perte totale prend fin si, dans l'espace de six mois après l'arrivée du train par lequel ils devraient être transportés, les bagages ne sont pas réclamés à la station destinataire, sans préjudice de l'avis qui doit être à toute époque donné au voyageur, si le colis est retrouvé et porte les indications nécessaires pour découvrir son adresse.

Article 45.

Prescription de l'action née du contrat de transport.

§ 1. — L'action née du contrat de transport est prescrite par un an, lorsque la somme due n' a pas été déjà fixée par une reconnaissance, par une transaction ou par un jugement.

Toutefois la prescription est de trois ans, s'il s'agit d'une action fondée soit sur un dommage ayant pour cause un dol, soit sur le cas de fraude visé dans l'article 38.

§ 2. — La prescription court:

a) pour les demandes d'indemnité en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison: du jour où la livraison a eu lieu;

b) pour les demandes d'indemnité en cas de perte totale: du jour où la livraison aurait dû avoir lieu;

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

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

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

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

§ 3. — En cas de réclamation administrative écrite adressée au Chemin de fer conformément à l'article 40, la prescription cesse de courir. La prescription reprend son cours à partir du jour où le Chemin de fer a repoussé la réclamation par écrit et restitué les pièces qui y étaient jointes. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de celui qui invoque ce fait.

Dalsze reklamacje, których przedmiotem jest to samo roszczenie, nie zawieszają biegu przedawnienia.

§ 4. — Z zastrzeżeniem powyższych postanowień zawieszenie i przerwanie przedawnienia normują ustawy i przepisy państwa, w którym wyłoczono powództwo.

Artykuł 46.

Niedopuszczalność dochodzenia roszczeń wygasłych lub przedawnionych.

Roszczeń wygasłych lub przedawnionych według postanowień artykułu 26 § 10 i artykułów 44 i 45 nie można dochodzić w drodze powództwa wzajemnego, ani podnosić w drodze zarzutu.

Rozdział III.

ROZRACHUNEK I WZAJEMNE ROSZCZENIA ZWROTNE MIĘDZY KOLEJAMI ŻELAZNYMI.

Artykuł 47.

Rozrachunek między kolejami żelaznymi.

Każda kolej żelazna obowiązana jest zapłacić innym kolejom żelaznym, uczestniczącym w przewozie, przypadający im udział w opłatach za przewóz, które kolej ta pobrała lub powinna była pobrać.

Artykuł 48.

Roszczenia zwrotne w razie odszkodowania za całkowite lub częściowe zaginięcie albo za uszkodzenie.

§ 1. — Kolei żelaznej, która na mocy postanowień Konwencji niniejszej wypłaciła odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie albo za uszkodzenie bagażu, przysługuje roszczenie zwrotne do kolei żelaznych, uczestniczących w przewozie, według następujących postanowień:

a) kolej żelazna, która spowodowała szkodę, ponosi za nią wyłączną odpowiedzialność;
b) jeżeli szkodę spowodowało kilka kolei żelaznych, każda z nich ponosi odpowiedzialność za szkodę przez siebie spowodowaną. Jeżeli okoliczności nie pozwalają na takie ustalenie, sumę odszkodowania dzieli się między te koleje żelazne według zasad podanych pod literą c);

c) jeżeli nie można udowodnić, że szkodę spowodowała jedna lub kilka kolei żelaznych, to należne odszkodowanie dzieli się między wszystkie koleje żelazne, które uczestniczyły w przewozie, z wyjątkiem tych, które udowodnią, że szkoda nie powstała na ich liniach. Podziału dokonywa się w stosunku do ilości kilometrów taryfowych.

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

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

Article 46.

Inadmissibilité de la reprise de l'action éteinte ou prescrite.

L'action éteinte ou prescrite conformément aux dispositions du § 10 de l'article 26 et des articles 44 et 45 ne peut être reprise ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

Chapitre III.

RÈGLEMENT DES COMPTES ET RECOURS DES CHEMINS DE FER ENTRE EUX.

Article 47.

Règlement des comptes entre Chemins de fer.

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

Article 48.

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

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

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

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

§ 2. — W razie niewypłacalności jednej z kolei żelaznych, udział na nią przypadający i przez nią nie zapłacony, dzieli się pomiędzy wszystkie inne koleje żelazne, które uczestniczyły w przewozie w stosunku do ilości kilometrów taryfowych.

Artykuł 49.

Roszczenia zwrotne przy odszkodowaniu za opóźnione wydanie.

Przepisy artykułu 48 stosuje się również przy odszkodowaniu za opóźnione wydanie. Jeżeli opóźnienie spowodowały nieprawidłowości, stwierdzone na kilku kolejach żelaznych, odszkodowanie dzieli się między te koleje w stosunku do czasu trwania opóźnienia na ich liniach.

Artykuł 50.

Postępowanie przy roszczeniach zwrotnych.

§ 1. — Kolej żelazna, przeciwko której wystąpiono z roszczeniem zwrotnym w myśl artykułów 48 i 49, nie ma prawa kwestionować prawdziwości zapłaty, dokonanej przez kolej żelazną, występującą z roszczeniem zwrotnym, jeśli sprawa odszkodowania została rozstrzygnięta w drodze sądowej i jeśli przypozwano ją przed tym w należyty sposób i dano jej możność przystąpienia do sporu w charakterze interwenienta. Sąd orzekający w sprawie głównej ustala, zależnie od okoliczności, terminy dla przypozwania i dla interwencji.

§ 2. — Kolej żelazna, występująca z roszczeniem zwrotnym, powinna pozwać jednym i tym samym pozwem wszystkie interesowane koleje żelazne, z którymi nie zawarła ugody, pod rygorem utraty roszczenia zwrotnego w stosunku do tych kolei żelaznych, których nie pozwała.

§ 3. — Sąd powinien rozstrzygnąć jednym i tym samym wyrokiem o wszystkich roszczeniach zwrotnych, z którymi wystąpiono.

§ 4. — Pozwanym kolejom żelaznym nie przysługują żadne dalsze roszczenia zwrotne.

§ 5. — Łączenie postępowania z tytułu roszczeń zwrotnych z postępowaniem o odszkodowanie jest niedozwolone.

Artykuł 51.

Właściwość przy roszczeniach zwrotnych.

§ 1. — Sąd siedziby kolei żelaznej, przeciwko której wystąpiono z roszczeniem zwrotnym, jest wyłącznie właściwy dla wszystkich powództw o roszczenia zwrotne.

§ 2. — Jeżeli powództwo ma być wytoczone przeciwko kilku kolejom żelaznym, kolej żelazna, występująca jako powód, ma prawo wy-

§ 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 pris part au transport, proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

Article 49.

Recours en cas d'indemnité pour retard dans la livraison.

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

Article 50.

Procédure de recours.

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

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

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

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

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

Article 51.

Compétence pour les recours.

§ 1. — Le juge du domicile 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

boru pomiędzy sądami właściwymi w myśl § 1 artykułu niniejszego.

Artykuł 52.

Odrębne umowy co do roszczeń zwrotnych.

Koleje żelazne mogą zawierać odrębne umowy bądź z góry dla różnych przypadków roszczeń zwrotnych, które by mogły zająć między nimi, bądź dla pewnego specjalnego przypadku.

TYTUŁ IV.

RÓŻNE PRZEPISY.

Artykuł 53.

Stosowanie prawa wewnętrznego.

W braku odpowiednich postanowień w Konwencji niniejszej, stosuje się wewnętrzne ustawy i przepisy, dotyczące przewozu w każdym państwie.

Artykuł 54.

Ogólne przepisy postępowania.

Postępowanie we wszystkich sporach sądowych, które wynikają z przewozów, podlegających Konwencji niniejszej, stosuje się do prawa, obowiązującego sąd właściwy, jeżeli tylko Konwencja niniejsza nie postanawia inaczej.

Artykuł 55.

Wykonalność wyroków. Zajęcia i zabezpieczenia.

§ 1. — Wyroki, wydane na zasadzie postanowień Konwencji niniejszej przez sąd właściwy w postępowaniu spornym lub zaocznym, które stały się wykonalne na podstawie ustaw, obowiązujących ten sąd, podlegają wykonaniu w każdym innym umawiającym się państwie, skoro tylko zostaną dopełnione formalności w tym państwie przepisane. Ponowne badanie sprawy pod względem rzeczowym nie jest dozwolone.

Postanowienie to nie dotyczy wyroków o wykonalności tylko tymczasowej, jak również tych postanowień wyroku, które poza kosztami procesu zasądzają powoda wskutek oddalenia jego powództwa na dalsze odszkodowanie.

§ 2. — Wynikające z przewozu międzynarodowego wierzytelności jednej kolei żelaznej w stosunku do innej kolei żelaznej, która nie przynależy do tego samego państwa co pierwsza, mogą być zajęte jedynie na podstawie orzeczenia sądu tego państwa, do którego przynależy kolej żelazna, uprawniona do żądania tych wierzytelności.

§ 3. — Tabor kolei żelaznej wraz z zawartymi w nim wszelkimi przedmiotami ruchomy-

juges compétents, en vertu du paragraphe précédent, celui devant lequel il porte sa demande.

Article 52.

Conventions particulières au sujet des recours.

Sont réservées les conventions particulières qui peuvent intervenir entre les Chemins de fer, soit d'avance pour les divers recours qu'ils pourraient avoir les uns contre les autres, soit pour un cas spécial.

TITRE IV.

DISPOSITIONS DIVERSES.

Article 53.

Application du droit national.

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

Article 54.

Règles générales de procédure.

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

Article 55.

Exécution des jugements. Saisies et cautions.

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

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

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

§ 3. — Le matériel roulant d'un Chemin de fer, ainsi que les objets mobiliers de toute na-

mi, należącymi do tej kolei żelaznej, można zając na innym obszarze aniżeli obszar państwa, do którego przynależy kolej żelazna, będąca właścicielem, jedynie na podstawie orzeczenia sądu tego państwa, do którego przynależy ta kolej żelazna.

§ 4. — Przy powództwach sądowych, opartych na międzynarodowej umowie o przewóz, nie można żądać zabezpieczenia kosztów procesu.

Artykuł 56.

Jednostka monetarna. Kursy przeliczania i przyjmowania obcych walut.

§ 1. — Kwoty, wskazane we frankach w Konwencji niniejszej lub załącznikach do niej, uważa się za wyrażone we frankach złotych o wadze 10/31 grama i próbie 0,900.

§ 2. — Kolej żelazna obowiązana jest za pomocą obwieszczeń wywieszonych przy kasach lub w inny odpowiedni sposób ogłaszać kursy, według których przeliczuje kwoty, wyrażone w obcych walutach, a uiszczane w walucie krajowej (kursy przeliczania).

§ 3. — Kolej żelazna, która przyjmuje zapłatę w obcej walucie, obowiązana jest również ogłaszać kursy, według których przyjmuje tę obcą walutę (kursy przyjmowania).

Artykuł 57.

Ustanowienie Urzędu centralnego przewozów międzynarodowych kolejami żelaznymi.

§ 1. — Dla ułatwienia i zapewnienia wykonania Konwencji niniejszej ustanowiony jest Urząd centralny przewozów międzynarodowych kolejami żelaznymi, który ma za zadanie:

a) przyjmowanie zawiadomień każdego z ustanawiających się państw i każdej zainteresowanej kolei żelaznej oraz podawania ich do wiadomości innych państw i kolei żelaznych;

b) zbieranie, zestawianie i ogłaszanie wszelkiego rodzaju wiadomości, mających znaczenie dla przewozów międzynarodowych;

c) wydawanie na żądanie stron orzeczeń w sporach, wynikających między kolejami żelaznymi;

d) ułatwianie stosunków finansowych między kolejami żelaznymi, wynikających z przewozów międzynarodowych, jak również ułatwianie ściągania zaległych należności oraz utrwalanie pod tym względem pewności we wzajemnych stosunkach pomiędzy kolejami żelaznymi;

e) zajmowanie się pod względem administracyjnym wnioskami na zmianę Konwencji niniejszej oraz stawianie, w razie potrzeby, wniosków o zwołanie konferencji, stosownie do artykułu 60.

§ 2. — Specjalny regulamin, stanowiący Załącznik II do Konwencji niniejszej, określa sie-

ture lui appartenant et contenus dans ce matériel, 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 cet Etat.

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

Article 56.

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

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

§ 2. — Le Chemin de fer est tenu de publier, par voie d'affichage aux guichets ou de toute autre manière appropriée, les cours auxquels il effectue la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, qui sont payées en monnaie du pays (cours de conversion).

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

Article 57.

Institution d'un 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 prononcer, à la demande des parties, des sentences sur les litiges qui pourraient s'élever entre les Chemins de fer;

d) 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;

e) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 60, quand il y a lieu.

§ 2. — Un règlement spécial constituant l'Annexe II à la présente Convention détermine

dzibę, skład i organizację tego Urzędu oraz środki potrzebne dla wykonywania jego działalności. Regulamin ten i zmiany w nim poczynione drogą układów między wszystkimi umawiającymi się państwami mają taką samą moc obowiązującą i taki sam czas trwania, jak i sama Konwencja.

Artykuł 58.

Lista linii podległych Konwencji.

§ 1. — Urząd centralny, przewidziany w artykule 57, obowiązany jest ułożyć i prowadzić bieżąco listę linii, podległych Konwencji niniejszej. Urząd otrzymuje w tym celu od umawiających się państw zawiadomienia o wpisaniu na tę listę lub o wykreśleniu z niej linii pewnej kolei żelaznej lub jednego z przedsiębiorstw, wymienionych w artykule 2.

§ 2. — Nowa linia uczestniczy w przewozach międzynarodowych dopiero po upływie miesiąca od daty pisma Urzędu centralnego, zawiadamiającego inne państwa o jej wpisaniu na listę.

§ 3. — Urząd centralny wykreśla daną linię, skoro tylko umawiające się państwo, na którego żądanie wpisano tę linię na listę, zawiadomi go, że linia ta nie jest już w stanie czynić zadość zobowiązaniom, nałożonym przez Konwencję.

§ 4. — Otrzymanie zawiadomienia z Urzędu centralnego o dokonany wykreśleniu uprawnia niezwłocznie każdą kolej żelazną do przerwania z wykreśloną linią wszelkich stosunków, wynikających z międzynarodowego przewozu. Przewozy już rozpoczęte należy jednak całkowicie wykonać.

Artykuł 59.

Przyjmowanie nowych państw.

§ 1. — Każde państwo, które nie podpisało Konwencji niniejszej, a zamierza do niej przystąpić, powinno przesłać odpowiednie żądanie do Rządu szwajcarskiego; Rząd ten zawiadamia o tym żądaniu wszystkie państwa, uczestniczące w Konwencji, dołączając uwagi Urzędu centralnego o stanie, z punktu widzenia przewozów międzynarodowych, kolei żelaznych państwa, występującego z żądaniem.

§ 2. — Jeżeli w ciągu sześciu miesięcy od daty wysłania tego zawiadomienia przynajmniej dwa państwa nie zgłoszą do Rządu szwajcarskiego swego sprzeciwu, żądanie uważa się za prawomocnie przyjęte, a Rząd szwajcarski zawiadamia o tym państwo, które wystąpiło z żądaniem, oraz wszystkie państwa, uczestniczące w Konwencji.

W przeciwnym razie Rząd szwajcarski zawiadamia wszystkie państwa oraz państwo, które wystąpiło z żądaniem, że rozpatrzenie żądania zostało odroczone.

§ 3. — Każde przystąpienie działa po upływie miesiąca od daty zawiadomienia wysłanego przez Rząd szwajcarski.

le siège, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action. Ce règlement et les modifications qui y sont apportées par des accords entre tous les Etats contractants ont la même valeur et durée que la Convention.

Article 58.

Liste des lignes soumises à la Convention.

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

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

§ 3. — La radiation d'une ligne est effectuée par l'Office central, aussitôt que celui des Etats contractants sur 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 continués jusqu'à destination.

Article 59.

Admission de nouveaux Etats.

§ 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 participants 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 le délai de six mois à dater de l'envoi 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 participants.

Dans le cas contraire, le Gouvernement suisse notifie à tous les Etats 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.

Artykuł 60.**Rewizja Konwencji.**

§ 1. — Delegaci umawiających się państw zbierają się na zaproszenie Rządu szwajcarskiego w celu rewizji Konwencji, najpóźniej w pięć lat po wejściu w życie zmian uchwalonych na ostatniej konferencji.

Konferencja będzie zwołana przed tym terminem, jeżeli zażąda tego przynajmniej trzecia część umawiających się państw.

§ 2. — Wejście w życie nowej Konwencji, będącej wynikiem konferencji rewizyjnej, powoduje uchylenie poprzedniej Konwencji nawet w stosunku do tych umawiających się państw, które nie ratyfikowały nowej Konwencji.

Artykuł 61.**Postanowienia dodatkowe.**

§ 1. — Postanowienia dodatkowe, których wydanie w celu wykonania Konwencji uznały za celowe poszczególne umawiające się państwa lub poszczególne uczestniczące koleje żelazne, powinny być przez nie podane do wiadomości Urzędu centralnego.

§ 2. — Postanowienia dodatkowe, zawarte drogą układów, mogą wejść w życie na kolejach żelaznych, które przyjęły te postanowienia, w formie określonej przez ustawy i przepisy każdego państwa; postanowienia te nie mogą jednak wprowadzać odchyień od Konwencji międzynarodowej.

O wprowadzeniu ich w życie należy zawiadomić Urząd centralny.

Artykuł 62.**Czas trwania zobowiązań, wynikających z przystąpienia do Konwencji.**

§ 1. — Czas trwania Konwencji niniejszej jest nieograniczony. Każde jednak umawiające się państwo może z niej wystąpić pod następującymi warunkami:

Konwencja niniejsza obowiązuje każde umawiające się państwo do dnia 31 grudnia piętego roku po wejściu jej w życie. Państwo, które by chciało z niej wystąpić z upływem tego okresu, powinno przynajmniej na rok przed tą datą zawiadomić o swym zamiarze Rząd szwajcarski, który zawiadamia o tym wszystkie państwa, uczestniczące w Konwencji.

Jeżeli nie wypowiedziano Konwencji we wskazanym terminie, zobowiązanie przedłuża się z mocy samego prawa na okres trzechletni i dalej co trzy lata na dalsze trzy lata, chyba że nastąpi wypowiedzenie przynajmniej na rok przed dniem 31 grudnia ostatniego roku, kończącego jeden z trzechletnich okresów.

§ 2. — Nowe państwa przyjęte do Konwencji w ciągu pięcioletniego lub jednego z trzechletnich okresów, Konwencja obowiązuje do końca tego okresu i następnie do końca każdego

Article 60.**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 des modifications adoptées à la dernière Conférence.

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

§ 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 de celles des parties contractantes qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

Article 61.**Dispositions complémentaires.**

§ 1. — Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains Chemins de fer participants jugeraient utile de publier pour l'exécution de la Convention sont communiquées par eux à l'Office central.

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

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

Article 62.**Durée de l'engagement résultant de l'adhésion à la Convention.**

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

Le premier engagement est valable jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra la mise en vigueur de la présente Convention. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an avant cette date au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats participants.

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 nouveaux 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

następującego okresu, jeżeli państwa te nie wypowiedzą jej przynajmniej na rok przed upływem jednego z tych okresów.

Artykuł 63.

Ratyfikacja.

Konwencja niniejsza ma być ratyfikowana a dokumenty ratyfikacyjne złożone możliwie najrychlej u Rządu szwajcarskiego.

Gdy Konwencja zostanie ratyfikowana przez piętnaście państw, Rząd szwajcarski będzie mógł porozumieć się z zainteresowanymi rządami celem zbadania wraz z nimi możliwości wprowadzenia jej w życie.

Artykuł 64.

Teksty Konwencji. Tłumaczenia urzędowe.

Konwencję niniejszą zawarto i podpisano w języku francuskim stosownie do ustalonego zwyczaju dyplomatycznego.

Do tekstu francuskiego dołączono tekst w języku niemieckim i tekst w języku włoskim, które mają znaczenie tłumaczeń urzędowych.

W razie rozbieżności rozstrzyga tekst francuski.

Na dowód czego pełnomocnicy państw wyżej wymienionych i Delegaci Komisji Rządowej terytorium Sarry podpisali Konwencję niniejszą.

Sporządzono w Rzymie dnia 23 listopada 1933 r. w dwóch egzemplarzach, z których jeden zostanie złożony w archiwach Ministerstwa Spraw Zagranicznych Królestwa Włoch, a drugi zostanie przesłany przez Rząd włoski Rządowi szwajcarskiemu dla złożenia w archiwach tego Rządu. Odpis uwierzytelniony Konwencji niniejszej zostanie dostarczony przez Rząd włoski wszystkim państwom reprezentowanym na konferencji, jak również Rządowi portugalskiemu.

ZA NIEMCY:

*Ulrich von Hassel
Heinrich Niemack
Johannes Koffka*

ZA AUSTRIĘ:

Dr Ant. Rintelen

ZA BELGIĘ:

P. Albert de Ligne

ZA BULGARIĘ:

Général Ivan Volkoff

ZA DANIE:

J. C. W. Kruse

ZA WOLNE MIASTO GDANSK:

Alfred Wysocki

ZA HISZPANIE:

G. De Ojeda

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 63.

Ratifications.

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 pourra se mettre en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la Convention en vigueur.

Article 64.

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 et un texte en langue italienne, qui ont la valeur de traductions officielles.

En cas de divergence, le texte français fait foi.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires des Etats susindiqués et les Délégués de la Commission de Gouvernement du Territoire de la Sarre ont signé la présente Convention.

Fait à Rome, le 23 novembre 1933 en double original dont l'un restera déposé aux archives du Ministère des Affaires Etrangères du Royaume d'Italie et l'autre sera envoyé par le Gouvernement italien au Gouvernement suisse pour être déposé aux archives dudit Gouvernement. Une copie certifiée conforme de la présente Convention sera remise par les soins du Gouvernement italien à tous les Etats représentés à la Conférence ainsi qu'au Gouvernement portugais.

POUR L'ALLEMAGNE:

*Ulrich von Hassel
Heinrich Niemack
Johannes Koffka*

POUR L'AUTRICHE:

Dr Ant. Rintelen

POUR LA BELGIQUE:

P. Albert de Ligne

POUR LA BULGARIE:

Général Ivan Volkoff

POUR LE DANEMARK:

J. C. W. Kruse

POUR LA VILLE LIBRE DE DANTZIG:

Alfred Wysocki

POUR L'ESPAGNE:

G. De Ojeda

ZA ESTONIE:

A. Schmidt

ZA FINLANDIE:

Pontus Artti

ZA FRANCJE:

Charles de Chambrun

ZA GRECJE:

M. C. Mélas

ZA WĘGRY:

Frédéric Villani

ZA WŁOCHY:

*Lodovico Lucioli**A. Giannini**Luigi Maccallini**Ludovico Belmonte**Massimo Chiesa**P. Quaroni**A. Landra**Salvatore Maltese**La Valle**Luca Pietromarchi**A. Filoni**S. Scoccianti*

ZA LOTWE:

Dr A. Spekke

ZA LIECHTENSTEIN:

Hunziker

ZA LUKSEMBURG:

Dumont

ZA NORWEGIE:

J. Irgens

ZA HOLANDIE:

J. Patijn

ZA POLSKĘ:

Alfred Wysocki

ZA RUMUNIE:

J. Lugosianu

ZA SZWECJĘ:

Erik Sjoborg

ZA SZWAJCARIĘ:

Hunziker

ZA CZECHOSŁOWACJĘ:

F. Chvalkovsky

ZA TURCJĘ:

Zeki Nebil

ZA JUGOSŁAWIĘ:

*Y. Douthitch*ZA KOMISJĘ RZĄDOWĄ TERYTORIUM ZA-
GLEBIA SARRY:*L. d'Ehrnrooth*

POUR L'ESTONIE:

A. Schmidt

POUR LA FINLANDE:

Pontus Artti

POUR LA FRANCE:

Charles de Chambrun

POUR LA GRÈCE:

M. C. Mélas

POUR LA HONGRIE:

Frédéric Villani

POUR L'ITALIE:

*Lodovico Lucioli**A. Giannini**Luigi Maccallini**Ludovico Belmonte**Massimo Chiesa**P. Quaroni**A. Landra**Salvatore Maltese**La Valle**Luca Pietromarchi**A. Filoni**S. Scoccianti*

POUR LA LETTONIE:

Dr A. Spekke

POUR LE LIECHTENSTEIN:

Hunziker

POUR LE LUXEMBOURG:

Dumont

POUR LA NORVÈGE:

J. Irgens

POUR LES PAYS-BAS:

J. Patijn

POUR LA POLOGNE:

Alfred Wysocki

POUR LA ROUMANIE:

J. Lugosianu

POUR LA SUÈDE:

Erik Sjoborg

POUR LA SUISSE:

Hunziker

POUR LA TCHÉCOSLOVAQUIE:

F. Chvalkovsky

POUR LA TURQUIE:

Zeki Nebil

POUR LA YOUGOSLAVIE:

*Y. Douthitch*POUR LA COMMISSION DE GOUVERNE-
MENT DU TERRITOIRE DU BASSIN DE
LA SARRE:*L. d'Ehrnrooth*

Załącznik 1
(Artykuł 20).**WZÓR KWITU BAGAŻOWEGO.**

Wzór składa się z trzech kartek o tekście niżej podanym. Zarządy kolei żelaznych postanawiają, czy należy wypełniać przez kalkę wszystkie trzy kartki, czy też tylko kartki 1 i 3.

Kartka 1.

№		Międzynarodowy przewóz bagażu.				
(Nazwa zarządu kolejowego).						
GRZBIET KWITU BAGAŻOWEGO						
ze st. do st.						
przez						
.....						
Data		Ilość biletów	Ilość sztuk bagażu	Waga rzeczy- wista kg	Opłata za przewóz bagażu	
19					Obliczenie opłaty za	
					ze zwolnieniem od opłaty, za kg	
Pociąg					*)	
№		Wartość dostawy . . .				
		Opłaty dodatkowe . . .				
		Razem do pobrania . . .				

Kartka 2.

№		Międzynarodowy przewóz bagażu.				
(Nazwa zarządu kolejowego)						
CEDUŁA BAGAŻOWA						
ze st. do st.						
przez						
.....						
Data		Ilość biletów	Ilość sztuk bagażu	Waga rzeczy- wista kg	Opłata za przewóz bagażu	
19					Obliczenie opłaty za	
					ze zwolnieniem od opłaty, za kg	
Pociąg					*)	
№		Wartość dostawy . . .				
		Opłaty dodatkowe . . .				
		Razem do pobrania . . .				

*) Koleje żelazne mogą uzupełniać tę rubrykę według potrzeby.

Kartka 3, strona przednia.

№		Międzynarodowy przewóz bagażu.			
		(Nazwa zarządu kolejowego)			
KWIT BAGAŻOWY.					
ze st.		do st.			
przez					
Data	Ilość biletów	Ilość sztuk bagażu	Waga rzeczy- wista kg	Opłata za przewóz bagażu	
19....				Obliczenie opłaty za { bez zwolnienia od opłaty, za kg jednostki po 10 kg { ze zwolnieniem od opłaty, za kg	
Pociąg				*)	
№				Wartość dostawy. . .	
	Opłaty dodatkowe				
	Razem do pobrania				

Patrz na odwrotnej stronie.

*) Koleje żelazne mogą uzupełniać tę rubrykę według potrzeby.

Kartka 3, strona odwrotna.

Przewóz odbywa się na warunkach Konwencji międzynarodowej o przewozie osób i bagażu oraz na warunkach taryf, mających zastosowanie do niniejszej przesyłki.

Podróżny jest obowiązany być obecnym przy załatwianiu formalności, wymaganych przez władze celne, podatkowe, skarbowe, policyjne oraz inne władze administracyjne, chyba że właściwe zarządy zezwoliły na wyjątki.

Bagaż wyszczególniony na odwrotnej stronie wydaje się za zwrotem niniejszego kwitu.

FORMULAIRE DU BULLETIN DE BAGAGES

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

1-e feuille.

No.....		Transport international de bagages.						
(Nom de l'administration du Chemin de fer.)								
SOUCHE DU BULLETIN DE BAGAGES								
de..... à								
via								
110 mm	Date	Nombre des titres de transport	Nombre des colis- bagages	Poids réel kg	Prix de transport des bagages			
	19.....				Calcul de la taxe par unité de 10 kg	sans franchise de bagages pour..... kg avec franchise de bagages pour..... kg		
					*)			
	Train No					Intérêt à la livraison .		
	Frais accessoires							
	Total de taxe							

150 mm

2-e feuille.

No.....		Transport international de bagages.						
(Nom de l'administration du Chemin de fer.)								
FEUILLE DE ROUTE								
de..... à								
via								
110 mm	Date	Nombre des titres de transport	Nombre des colis- bagages	Poids réel kg	Prix de transport des bagages			
	19.....				Calcul de la taxe par unité de 10 kg	sans franchise de bagages pour..... kg avec franchise de bagages pour..... kg		
					*)			
	Train No					Intérêt à la livraison .		
	Frais accessoires							
	Total de taxe							

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

3^e feuille, recto.

No		Transport international de bagages.			
		(Nom de l'administration du Chemin de fer.)			
BULLETIN DE BAGAGES					
de à					
via					
.....					
Date	Nombre des titres de transport	Nombre des colis- bagages	Poids réel kg	Prix de transport des bagages	
19				Calcul de la taxe par unité de 10 kg	sans franchise de bagages pour kg avec franchise de bagages pour kg
Train N°				*)	
				Intérêt à la livraison	
Frais accessoires					
Total de taxe					

Voir au verso.

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

3^e feuille, verso.

Le transport est effectué aux conditions de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages, ainsi qu'à celles des tarifs applicables au présent envoi.

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

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

Załącznik II
(Artykuł 57).Annexe II
(Article 57).REGULAMIN URZĘDU CENTRALNEGO
PRZEWOZÓW MIĘDZYNARODOWYCH
KOLEJAMI ŻELAZNYMI.

Artykuł 1.

§ 1. — Urząd centralny przewozów międzynarodowych kolejami żelaznymi ma siedzibę w Bernie. Jego organizację w zakresie określonym postanowieniami artykułu 57 Konwencji, jako też nadzór nad jego działalnością, powierza się Szwajcarskiej Radzie Związkowej.

§ 2. — Koszty Urzędu centralnego ponoszą umawiające się państwa w stosunku do długości linii kolejowych lub linii, obsługiwanych przez inne przedsiębiorstwa, dopuszczone do udziału w przewozach, dokonywanych na warunkach, ustalonych przez Konwencję międzynarodową. Jednak linie żeglugi wodnej uczestniczą w kosztach tylko w stosunku do połowy długości swoich linii. Udział każdego państwa wynosi najwyżej 0,80 fr od kilometra. Wysokość rocznego kredytu, przypadającego na kilometr kolei żelaznej, ustala na każdy rok operacyjny Szwajcarska Rada Związkowa, po wysłuchaniu Urzędu centralnego i przy uwzględnieniu istniejących okoliczności i potrzeb. Kwotę tego kredytu pobiera się zawsze w całości. Jeżeli rzeczywiste wydatki Urzędu centralnego nie osiągną kwoty kredytu obliczonego na tej zasadzie, niewydatkowaną resztę przelewa się na fundusz emerytalny i zapomogowy, od którego odsetki powinno się obracać na udzielanie zapomóg i zaopatrzeń urzędnikom i pracownikom Urzędu centralnego, którzy wskutek podeszłego wieku, wypadku lub choroby, staną się na stałe niezdolnymi do dalszego wykonywania obowiązków służbowych.

Urząd centralny, przesyłając umawiającym się państwom roczne sprawozdanie z działalności i rachunek rocznych kosztów, wzywa je do uiszczenia przypadających na nie udziałów w kosztach za ubiegły rok operacyjny. Państwo, które nie wniesie swojego udziału do dnia 1 października, będzie wezwane do tego powtórnie. Jeżeli to wezwanie nie odniesie skutku, Urząd centralny ponowi je w początkach roku następnego, przesyłając sprawozdanie za ubiegły nowy rok operacyjny. Jeżeli do dnia 1 lipca i to wezwanie będzie bezskuteczne, występuje się do państwa, zalegającego z zapłatą, po raz czwarty o uiszczenie obu płatnych udziałów rocznych; gdy i to wezwanie pozostanie bez skutku, Urząd centralny zawiadamia to państwo w trzy miesiące później, że jeżeli oczekiwana wpłata nie zostanie wniesiona do końca roku, to niezapłacenie będzie uważane za milczące wyrażenie woli wystąpienia z Konwencji. Jeżeli do dnia 31 grudnia to ostatnie wystąpienie pozostanie bez skutku, Urząd centralny, przyjmując do wiadomości milcząco wyrażoną wolę wystąpienia z Konwencji

RÈGLEMENT 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. Son organisation, dans le cadre établi par les dispositions de l'article 57 de la Convention, ainsi que la surveillance de son activité, sont confiées au Conseil fédéral suisse.

§ 2. — 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 desservis par les autres entreprises admises à participer aux transports effectués dans les conditions fixées par la Convention internationale. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses, proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution est de 0 fr. 80 au maximum par kilomètre. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre de voie ferrée sera fixé, pour chaque exercice, par le Conseil fédéral suisse, l'Office central entendu, et en tenant compte des circonstances et nécessités du moment. Il sera toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'auront pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé sera versé au fonds de retraite et de pension, dont les intérêts doivent servir à accorder des secours ou des indemnités aux fonctionnaires et employés de l'Office central pour le cas où, par suite d'âge avancé, d'accidents ou de maladie, ils seraient définitivement incapables de continuer à remplir leurs fonctions.

A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé de comptes annuels, l'Office central les invitera à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1er octobre, n'aurait pas versé sa part, sera, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvellera au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi du rapport sur le nouvel exercice écoulé. Si, à la date du 1er juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche sera faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues; en cas d'insuccès, l'Office central l'avisera, trois mois plus tard, que si le versement attendu n'a pas été effectué jusqu'à 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 jusqu'au 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté tacitement exprimée par l'Etat

przez państwo, zalegające z zapłatą, przystępuje do wykreślenia linii tego państwa z listy linii, dopuszczonych do przewozu międzynarodowego.

Kwoty niepobrażone powinny być, w miarę możliwości, pokrywane z kredytów zwyczajnych, którymi rozporządza Urząd centralny i mogą być rozłożone na cztery lata operacyjne. Część niedoboru, której nie można pokryć w ten sposób, będzie odniesiona w specjalnym rachunku na ciężar innych państw w stosunku do ilości kilometrów linii kolejowych, należących do Konwencji w czasie zarachowania. Każde państwo uczestniczy w pokryciu tej części niedoboru w takiej mierze, w jakiej w dwuletnim okresie, zakończonym wystąpieniem państwa niewypłacalnego, należało razem z nim do Konwencji. Państwo, którego linie wykreślono w warunkach, wskazanych w ustępie powyższym, może spowodować ponowne dopuszczenie ich do przewozów międzynarodowych dopiero po uprzednim uiszczeniu sum, które należą się od tego państwa za odnośne lata wraz z odsetkami w stosunku pięciu od sta, które liczy się od upływu szóstego miesiąca po dniu, w którym Urząd centralny wezwał to państwo po raz pierwszy do uiszczenia przypadającego na nie udziału w kosztach.

Artykuł 2.

§ 1. — Urząd centralny wydaje miesięcznik, zawierający wiadomości potrzebne do stosowania Konwencji, a mianowicie zawiadomienia co do listy linii kolejowych i innych przedsięwzięć oraz co do przedmiotów, wyłączonych od przewozu lub przyjmowanych warunkowo, a nadto wiadomości z dziedziny orzecznictwa sądowego i statystyki, których ogłoszenie uważa za celowe.

§ 2. — Miesięcznik wydaje się w języku francuskim i niemieckim. Jeden egzemplarz wysyła się bezpłatnie każdemu z państw i każdemu z interesowanych zarządów. Za dalsze egzemplarze, których zażądano, płaci się według ceny ustalonej przez Urząd centralny.

Artykuł 3.

§ 1. — Nieopłacone wykazy i wierzytelności z przewozów międzynarodowych może zarząd kolei, będącej wierzycielem, podać do wiadomości Urzędowi centralnemu z żądaniem, by ten ułatwił ich ściąganie. Urząd centralny wzywa w tym celu przedsiębiorstwo przewozowe, będące dłużnikiem, do wyrównania należnej kwoty lub do podania powodów odmowy zapłaty.

§ 2. — Urząd centralny odsyła strony do właściwego sądu, jeżeli uważa, że odmowa jest dostatecznie uzasadniona.

défaillant, de se retirer de la Convention, procédera à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

Les montants non recouvrés devront, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et pourront être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte sera, dans un compte spécial, portée au débit des autres Etats dans la proportion du nombre de kilomètres des voies ferrées soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il aura déjà, pendant la période de deux ans qui se sera terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été avec lui partie à la Convention. Un Etat dont les lignes auront été radiées dans les conditions indiquées à l'alinéa précédent ne pourra les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant au préalable les sommes dont ledit Etat sera 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'aura invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

Article 2.

§ 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 documents de jurisprudence et de statistique qu'il jugerait utile d'y insérer.

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

Article 3.

§ 1. — Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'Administration 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.

§ 3. — Jeżeli Urząd centralny uważa, że cała suma lub jej część rzeczywiście się należy, wówczas może on orzec, po wysłuchaniu opinii rzeczoznawcy, że przedsiębiorstwo przewozowe, będące dłużnikiem, powinno wpłacić do Urzędu centralnego cały dług lub też jego część; wpłacona w ten sposób suma powinna być przechowana przez Urząd centralny aż do czasu rozstrzygnięcia sprawy przez właściwy sąd.

§ 4. — Jeżeli w ciągu dwu tygodni przedsiębiorstwo przewozowe nie uczyni zadość wezwaniu Urzędu centralnego, wówczas otrzymuje ono ponowne wezwanie do zapłaty ze wskazaniem skutków odmowy.

§ 5. — W dziesięć dni po tym nowym wezwaniu, jeżeli nie odniosło ono skutku, Urząd centralny przesyła państwu, do którego przynależy dane przedsiębiorstwo przewozowe, umotywowane zawiadomienie, wzywając to państwo, by zawiadomiło o zarządzeniach, jakie należałoby wydać, a w szczególności, by zbadało, czy linie przedsiębiorstwa przewozowego, będącego dłużnikiem, należy pozostawić na liście.

§ 6. — Jeżeli państwo, do którego przynależy przedsiębiorstwo przewozowe, będące dłużnikiem, oświadczy, że pomimo niepłacenia nie uważa, by należało wykreslić dane przedsiębiorstwo z listy lub jeżeli przez sześć tygodni pozostawi zawiadomienie Urzędu centralnego bez odpowiedzi, wówczas uważa się ze skutkami prawnymi, że państwo to przyjmuje na siebie gwarancję za wypłacalność rzeczzonego przedsiębiorstwa, jeżeli chodzi o należności, wynikające z przewozów międzynarodowych.

Zaznajomiwszy się z powyższą Konwencją i jej załącznikami, stwierdziwszy, że właściwe władze polskie i gdańskie powzięły wszystkie niezbędne konstytucyjne zarządzenia dla zapewnienia wykonania tej Konwencji i jej załączników, uznaliśmy je i uznajemy za słuszne w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej i za Wolne Miasto Gdańsk zarówno w całości, jak i w każdym z postanowień w nich zawartych; oświadczamy, że powyższa Konwencja wraz z wyżej wymienionymi załącznikami jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona i przyrzekamy, że będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego, wydaliśmy Akt niniejszy, opatrzone pieczęcią Rzeczypospolitej.

W Warszawie, dnia 19 listopada 1935 r.

(—) I. Mościcki

Prezes Rady Ministrów:
(—) Marian Zyndram-Kościałkowski
Minister Spraw Zagranicznych:
(—) Beck

L. S.

§ 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 sera 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.

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

§ 5. — Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse à l'Etat duquel 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 duquel dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste les lignes de cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

Après avoir vu et examiné lesdites Convention et Annexes, après avoir constaté que les autorités compétentes polonaises et celles de la Ville Libre de Dantzig ont pris toutes les mesures constitutionnelles nécessaires pour assurer l'exécution de ces Convention et Annexes, NOUS les avons approuvées et approuvons au nom de la République de Pologne et pour la Ville Libre de Dantzig en toutes et chacune des dispositions qui y sont contenues et déclarons que la Convention et les Annexes susmentionnées sont acceptées, ratifiées et confirmées et promettons qu'elles seront inviolablement observées.

En Foi de Quoi, Nous avons donné les Présentes, revêtues du Sceau de la République.

A Varsovie, le 19 novembre 1935.

(—) I. Mościcki

Le Président du Conseil des Ministres:
(—) Marian Zyndram-Kościałkowski
Le Ministre des Affaires Étrangères:
(—) Beck

L. S.