



Treaty Series No. 67 (1965)

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

Berne, February 25–May 1, 1961

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

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

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

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

TABLE DES MATIERES

CONVENTION INTERNATIONALE CONCERNANT LE TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR CHEMINS DE FER

(CIM)

Titre premier.—Objet et Portée de la Convention

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

Titre II.—Du Contrat de Transport

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

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

CHAPITRE II.—*Exécution du contrat de transport*

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

CHAPITRE III.—*Modification du contrat de transport*

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

Titre III.—Responsabilité. Actions

CHAPITRE PREMIER.—*Responsabilité*

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

TABLE OF CONTENTS

INTERNATIONAL CONVENTION CONCERNING THE CARRIAGE OF GOODS BY RAIL

(CIM)

Part I.—Purpose and Scope of the Convention

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

Part II.—The Contract of Carriage

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

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

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

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

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

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

Part III.—Liability. Legal Proceedings

CHAPTER I.—*Liability*

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

(CIM) A*

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

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

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

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

CONVENTION INTERNATIONALE CONCERNANT LE TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR CHEMINS DE FER

(CIM)

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

TITRE PREMIER.—OBJET ET PORTEE DE LA CONVENTION

Article premier

Chemins de fer et transports auxquels s'applique la Convention

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

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

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

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

Article 2

Dispositions relatives aux transports mixtes

§ 1.—Peuvent être inscrites sur la liste prévue à l'article premier, en sus des lignes de chemins de fer, des lignes régulières de services automobiles ou de navigation qui complètent des parcours par voie ferrée et sur lesquelles les transports internationaux sont effectués, sous la réserve que de telles lignes,

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

[OFFICIAL TRANSLATION]

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

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

PART I.—PURPOSE AND SCOPE OF THE CONVENTION

Article 1

Railways and traffic to which the Convention applies

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

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

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

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

Article 2

Provisions concerning carriage by more than one form of transport

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

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

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

dans la mesure où elles relient deux Etats contractants au moins, ne peuvent être inscrites sur la liste qu'avec l'assentiment commun de ces Etats.

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

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

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

Article 3

Objets exclus du transport

Sont exclus du transport :

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

Article 4

Objets admis au transport sous certaines conditions

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

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

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

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

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

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

Article 3

Articles not to be accepted for carriage

The following shall not be accepted for carriage:

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

Article 4

Articles accepted for carriage subject to certain conditions

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 5

Obligation pour le chemin de fer de transporter

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

- (a) l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la Convention;
- (b) le transport soit possible avec les moyens de transport normaux permettant de satisfaire les besoins réguliers du trafic;
- (c) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne peut pas éviter et auxquelles il ne dépend pas de lui de remédier.

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

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

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

- (a) le service sera supprimé ou suspendu en totalité ou en partie,
- (b) certaines expéditions seront exclues ou admises seulement sous certaines conditions,

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

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

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

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

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

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

Article 5

Obligation of railways to carry

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

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

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

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

4. When the competent authority decides that:

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

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

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

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

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

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

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

TITRE II.—DU CONTRAT DE TRANSPORT

CHAPITRE PREMIER.—FORME ET CONDITIONS DU CONTRAT DE TRANSPORT

Article 6

Teneur et forme de la lettre de voiture

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PART II.—THE CONTRACT OF CARRIAGE

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

Article 6

Wording and form of the consignment note

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6. The consignment note shall contain the following particulars:

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

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

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

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

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

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

- (a) la mention "en gare (bureau restant)" ou la mention "livrable à domicile", à la condition que ces modes de livraison soient admis à la gare destinataire;
- (b) les tarifs à appliquer, notamment les tarifs spéciaux ou exceptionnels prévus à l'article 11, § 4, lettre (c), et à l'article 35;
- (c) la somme en chiffres représentant l'intérêt à la livraison déclaré conformément à l'article 20;
- (d) les frais que l'expéditeur prend à sa charge conformément aux dispositions de l'article 17;
- (e) le montant du remboursement, en chiffres et en lettres, et des débours, en chiffres (article 19);
- (f) l'itinéraire prescrit conformément aux dispositions de l'article 10, § 1, et l'indication des gares où doivent s'accomplir les opérations de douane et d'autres autorités administratives;
- (g) les indications relatives aux formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives conformément à l'article 15, § 1, deuxième alinéa;
- (h) la mention que le destinataire n'a pas le droit de modifier le contrat de transport; cette mention, à inscrire dans la case "Déclarations", doit avoir le libellé suivant: "Destinataire non autorisé à donner des ordres ultérieurs";
- (i) le nombre des convoyeurs ou la mention "sans convoyeur", conformément à l'article 4, § 1, lettre (d), 1°; cette mention doit être inscrite dans la case "Déclarations".

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 7

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

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

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

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

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

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

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

“Sent by . . .”;

“By order of . . .”;

“At the disposal of . . .”;

“To be reconsigned to . . .”;

“Insured with . . .”;

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

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

“For the . . . road transport service”;

“From the . . . road transport service”;

“For the . . . air line”;

“From the . . . air line”;

“For export to . . .”.

Article 7

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 10 —La surtaxe n'est pas due:

- (a) en cas d'indication inexacte du poids, lorsque le pesage par le chemin de fer est obligatoire d'après les règles en vigueur à la gare expéditrice;
- (b) en cas d'indication inexacte du poids ou en cas de surcharge, si l'expéditeur a demandé dans la lettre de voiture que le pesage soit fait par le chemin de fer;
- (c) en cas de surcharge occasionnée, au cours du transport, par des influences atmosphériques, s'il est prouvé que le chargement du wagon ne dépassait pas la limite de charge lors de la remise au transport à la gare expéditrice;
- (d) en cas d'augmentation de poids survenue pendant le transport, sans qu'il y ait surcharge, s'il est prouvé que cette augmentation est due à des influences atmosphériques;
- (e) en cas d'indication inexacte du poids sans qu'il y ait surcharge, lorsque la différence entre le poids indiqué dans la lettre de voiture et le poids constaté ne dépasse pas deux pour cent du poids déclaré.

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

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

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

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

Article 8

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

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

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

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

10. The surcharge shall not be due:

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

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

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

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

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

Article 8

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 9

Tarifs. Accords particuliers

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 9

Tariffs. Private agreements

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 10

Itinéraires et tarifs applicables

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 10

Routes and tariffs applicable

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 11

Délais de livraison

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

2. The following shall be regarded as routeing instructions:

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 11

Transit periods

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

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

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

(a) pour la grande vitesse:

1° délai d'expédition 12 heures;

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

(b) pour la petite vitesse:

1° délai d'expédition 24 heures;

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

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

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

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

(b) pour les transports qui empruntent:

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

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

soit une ligne secondaire,

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

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

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

soit un développement anormal du trafic,

soit des difficultés anormales pour l'exploitation.

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

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

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

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

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

- (a) for *grande vitesse*:
 - (i) period for despatch 12 hours;
 - (ii) period for conveyance, for every 300 km.* or fraction of 300 km. of distance to which the tariffs apply 24 hours;
- (b) for *petite vitesse*:
 - (i) period for despatch 24 hours;
 - (ii) period for conveyance, for every 200 km.† or fraction of 200 km. of distance to which the tariffs apply 24 hours.

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

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

- (a) for consignments handed in for carriage at places other than stations or for consignments to be delivered at such places;
- (b) for consignments requiring carriage:
 - by sea or inland navigable waterways by ferry or ship,
 - by a land route not served by rail,
 - by certain junction lines connecting two lines of the same system or of different systems,
 - by a secondary line, or
 - by a line which is not of standard gauge;
- (c) for consignments charged at reduced rates in accordance with special and exceptional internal tariffs;
- (d) in exceptional circumstances causing:
 - either an exceptional increase in traffic, or
 - exceptional operating difficulties.

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

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

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

* Approximately 186 miles.

† Approximately 124 miles.

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

§ 7.—Le délai de livraison est suspendu :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 12

Etat de la marchandise. Emballage

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

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

7. The transit period shall be suspended:

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

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

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

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

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

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

Article 12

Condition of the goods. Packing

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

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

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

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

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

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

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

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

(b) la gare destinataire.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 13

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

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

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE II.—EXECUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT

Article 14

Remise au transport et chargement des marchandises

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

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

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

Article 13

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

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

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

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

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

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

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

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

CHAPTER II.—PERFORMANCE OF THE CONTRACT OF CARRIAGE

Article 14

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

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

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

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

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

Article 15

Formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 15

Formalities required by the Customs and other administrative authorities

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 16

Livraison

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

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

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

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

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

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

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

Article 17

Paiement des frais

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

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

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

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

Article 16

Delivery

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

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

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

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

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

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

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

Article 17

Payment of charges

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 18

Rectification des perceptions

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

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

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

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

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

Article 19

Remboursements et débours

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

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

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

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

Article 18

Correction of charges

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

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

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

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

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

Article 19

"Cash on delivery" charges and disbursements

1. The sender may make the consignment subject to a "cash on delivery" charge not exceeding the value of the goods. Such charge shall be expressed in the currency of the country of departure but the tariffs may provide for exceptions.

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

§ 3.—Si la marchandise a été livrée, en tout ou en partie, au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer est tenu de payer à l'expéditeur le montant du dommage jusqu'à concurrence du montant remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

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

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

Article 20

Déclaration d'intérêt à la livraison

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

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

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

CHAPITRE III.—MODIFICATION DU CONTRAT DE TRANSPORT

Article 21

Droit pour l'expéditeur de modifier le contrat de transport

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

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

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

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

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

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

Article 20

Declaration of interest in delivery

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

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

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

CHAPTER III.—MODIFICATION OF THE CONTRACT OF CARRIAGE

Article 21

Right of the sender to modify the contract of carriage

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 22

Droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport

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

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

Le destinataire peut ordonner :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 22

Right of the consignee to modify the contract of carriage

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

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

The consignee may give orders that:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 23

Exécution des ordres ultérieurs

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

- (a) l'exécution n'est plus possible au moment où les ordres parviennent à la gare qui doit les exécuter;
- (b) l'exécution est de nature à perturber le service régulier de l'exploitation;
- (c) l'exécution est en opposition, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, avec les lois et règlements en vigueur sur l'un des territoires à parcourir, notamment au point de vue des prescriptions des douanes et autres autorités administratives;
- (d) la valeur de la marchandise, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, ne couvre pas, selon toute prévision, tous les frais dont cette marchandise sera grevée à l'arrivée à sa nouvelle destination, à moins que le montant de ces frais ne soit payé ou garanti immédiatement.

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 23

The carrying out of subsequent orders

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 24

Empêchements au transport

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 24

Circumstances preventing carriage

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

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

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

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

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

donne ses instructions à une gare autre que la gare expéditrice, il doit inscrire ses instructions sur le duplicata de la lettre de voiture qui doit être présenté.

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

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

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

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

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

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

Article 25

Empêchements à la livraison

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 25

Circumstances preventing delivery

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE III.—RESPONSABILITE. ACTIONS

CHAPITRE PREMIER.—RESPONSABILITE

Article 26

Responsabilité collective des chemins de fer

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

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

Article 27

Etendue de la responsabilité

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

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